PIERRE CLOSTERMANN

FUEGO del CIELO

episodios de guerra

EMECÉ

Como en el caso de toda esa juventud que durante seis años se enfrentó a diario con la muerte, la biografía de Pierre Clostermann abarca un lapso breve, pero colmado de acción. Nacido en 1921, en el Brasil, la segunda guerra mundial le sorprende estudiando ingeniería aeronáutica en los Estados Unidos. Al producirse la caída de Francia, en 1940, se traslada a Londres, terminados ya los cursos y cumplidas quinientas horas de vuelo. Es incorporado inmediatamente a la aviación francesa libre y tras desempeñarse en las Reales Fuerzas Aéreas de Gran Bretaña, se le destina al grupo de caza "Alsacia". Se le nombra Gran Oficial de la servicio registra treinta y tres victorias homologadas y cinco probables, lo que le vale el título de "primer cazador de Francia". Al terminar la guerra, su foja de Legión de Honor y Gran Bretaña le condecora con la *Double Distinguished Flying Cross*, con barra. Luego es elegido Diputado a la Asamblea Nacional francesa por el Bajo Rhin. Y en mayo de 1948 publica su primera obra, *El gran circo*, también editado por EMECÉ en esta serie *Episodios de Guerra* que, además de constituir un extraordinario éxito de librería, le confiere una nueva celebridad, la de escritor.

Tras haber relatado con modestia ejemplar, en aquel libro, sus propias hazañas, Clostermann exalta en *Fuego del cielo* los hechos memorables de otros héroes, ante cuyo valor y espíritu de sacrificio se inclina con admiración, sin reparar en nacionalidad ni bandera.

Esta actitud trasunta algo más qe la hidalguía de un guerrero caballeresco. Revela el profundo sentido humano de quien ha podido vivir, en toda su hondura, cuanto de inhumano tiene la guerra.

SELECCIÓN EMECÉ
DE OBRAS CONTEMPORÁNEAS

Obras de Pierre Clostermann
publicadas por Emecé Editores

FUEGO DEL CIELO. 15.000 ejemplares,
setiembre de 1953

EL GRAN CIRCO. 10.000 ejemplares,
febrero de 1954.

PIERRE CLOSTERMANN

Fuego del cielo

EMECÉ EDITORES, S.A. / BUENOS AIRES

Título del original francés:
FEUX DU CIEL

Traducción de
J. C. TORRES

PRIMERA EDICIÓN
Junio de 1953

SEGUNDA IMPRESIÓN
Marzo de 1954

TERCERA IMPRESIÓN
Junió de 1958

Queda hecho el depósito que previene la ley número 11.723.
Copyright by EMECÉ EDITORES, S. A. - Buenos Aires, 1953.

A mis camaradas aviadores, muertos por borrar culpas viejas que no les pertenecían.
A aquellos que quizá todavía tengan que pagar culpas nuevas —y sin embargo siempre las mismas...— de los Grandes que no quieren creer en las enseñanzas del pasado.

Voy a morir, Señor. Y he dado mi sangre. Y no recibo nada en cambio. He observado, cuando moría, al enemigo que he tendido con una bala en el vientre antes que otro lo vengara. Y me pareció que se realizaba en la muerte, por entero entregado a sus creencias. Y su muerte fué un pago. En cuanto a mí, por haber respetado la consigna de mi cabo y no de algún otro que al enriquecerse con ella la hubiera pagado, muero con dignidad, pero con enojo.

En cuanto a los otros, habían huído.

SAINT-EXUPÉRY, *Ciudadela.*

PRÓLOGO

En 1946 comencé a dar forma a un proyecto que desde 1940 me atraía extraordinariamente: la Historia de la Guerra Aérea.

He revuelto centenares y miles de documentos provenientes de los archivos de la Luftwaffe, de la Real Fuerza Aérea, de la Marina y de la Fuerza Aérea norteamericana. Leí prácticamente todas las traducciones de los documentos japoneses reunidos por el Pentágono de Wáshington, todas las obras publicadas en América, Francia, Inglaterra, Suiza, Italia y España...

Ya están acumulados los frutos de cuatro años de búsquedas pacientes, y dentro de algunos meses —si los acontecimientos lo permiten— la obra estará lista.

Pero ahora, al llegar casi al término de esta tarea, he tenido conciencia súbita de la orientación realmente grave impuesta al historiador de esta guerra por la forma misma de la vasta documentación puesta a su alcance.

Después de haber examinado, clasificado, fichado y redactado, llego a la conclusión de que de toda esta suma de proezas individuales, de coraje, de sacrificios a menudo anónimos de hombres de todas las razas y nacionalidades, no queda finalmente otra cosa que una masa de papeles, mapas, fotografías, cifras y estadísticas.

Las lecciones humanas se pierden dentro de las lecciones estratégicas.

Las manos hábiles y los corazones valerosos desaparecen en el estudio frío de los materiales y la técnica.

Los grandes impulsos se desvanecen tras los comunicados y los partes de operaciones...

Y, sin embargo, cuántas historias sublimes, qué energía descubre el historiador entre las columnas de cifras de la espantosa contabilidad de la guerra aérea moderna: Debe... Haber... Aviones perdidos... Toneladas de bombas... Enemigos destruídos... Buques hundidos... Muertos... Heridos... Desaparecidos... Total... Año...

¿Será posible que del drama monstruoso de la guerra de 1939-45 no surja otra cosa que planos de máquinas y cursos de organización industrial?

¡Tal hipótesis es indignante!

¿Debe olvidarse que bajo las toneladas de escombros de las ciudades devastadas yacen los hogares destruídos por las bombas?

¿Debe olvidarse que bajo los hierros quemados y retorcidos de los aviones está la carne carbonizada de sus tripulantes?

Son hombres los que al conducir esas obras maestras de la técnica han sufrido bajo todos los cielos.

Son hombres los que han muerto en medio de atroces padecimientos para llevar a la práctica los planes estratégicos.

Son hombres los que se han sacrificado para que otros pudieran vivir.

Son también hombres los que han pasado por el infierno para redimir las faltas militares y políticas de unos y salvar el honor de otros.

¿Será haciendo estudiar gráficos o curvas de consumo que se hará detestar la guerra y respetar a los que la han librado?

Ésta es la razón por la cual he querido hacer conocer estos pocos relatos de aviadores, entre las decenas de miles de otros que se perderán en los archivos de los ministerios y en los cajones de los servicios históricos.

Los que aquí figuran no son más hermosos ni extraordinarios que aquellos que permanecerán ignorados.

Los he escogido un poco al azar, simplemente porque son exponentes típicos de ciertas fases de la guerra y de ciertos teatros de operaciones.

Cada uno de estos relatos refleja el ambiente particular de un aspecto también particular de la guerra aérea en latitudes y circunstancias diversas.

No tienen otra cosa en común que el valor y el ideal de quienes los han vivido; demuestran, sobre todo, que bajo formas diferentes las virtudes más elevadas del hombre no son patrimonio especial de ninguna nación.

PIERRE CLOSTERMANN

En cada uno de estos relatos ha sido mi intención describir brevemente el conjunto de la campaña en la cual se encuadra la acción, a fin de que el lector pueda situarla en el ambiente y la perspectiva de la época.

Dado que, para gran número de lectores, algunas de estas campañas —la del Pacífico, por ejemplo— han sido por fuerza muy remotas, creo mi deber describir esos personajes igualmente importantes que fueron los aparatos.

Para un piloto, cada avión tiene personalidad propia, y esta personalidad refleja siempre el espíritu de quienes lo construyeron y forma la mentalidad de quienes lo conducen al combate.

El Spitfire, por ejemplo, es típicamente británico: sobrio, representante de un compromiso perfecto entre todas las cualidades exigidas a un avión de caza, defensivo por excelencia; mecánica razonable concebida por ingenieros de fría precisión y realizada por obreros que conocían a fondo su oficio. El Spitfire caracterizaba de tal modo a sus pilotos que, cuando se los transfería a otros tipos de aparatos, la aclimatación era muy difícil.

También los nombres de ciertos aviones subsistirán en la historia de la aviación de guerra como clásicos de una época.

La guerra de 1914-1918 evoca irresistiblemente a los Spad, los Breguet 14, los De Havilland DH 4, los Fokker y los Gotha.

Mi generación, considerándola como de 1939-1945, re-

cordará al Spitfire, al Morane 406, al Stuka, al Messerschmitt, al Mosquito, al Yack, al Zero, a la Fortaleza y al Lightning con sus dos colas.

Cada uno de estos aviones tiene su curriculum vitæ *de dificultades técnicas, de decepciones, de éxitos, de tácticas impuestas por su concepción y, sobre todo, de afecto o antipatía por parte de quienes los emplearon...*

Capítulo Primero

EL PRELUDIO

El 12 de mayo de 1940, en Maëstricht

"...En el curso de la noche y antes de que clareara, el enemigo ha hecho un esfuerzo importante en la región de las Ardenas en dirección al Oeste.

"Las columnas incluyen equipos de pontoneros. Numerosas fuerzas motorizadas blindadas están en camino hacia el Mosa provenientes respectivamente de Dinan, Givet y Neufchâteau.

"Estas columnas son ciertamente alemanas; se las pudo identificar gracias a los tanques.

"Nuestras fuerzas de reconocimiento comunican, además, el avance de fuertes columnas a lo largo de las rutas que siguen el eje general de Maëstricht a Tongres..."

Síntesis de Z. O. A. N., 12 de mayo de 1940.

La tempestad venida del Este propaga a Flandes y al Norte el gran incendio de mayo de 1940.

La marcha de los refugiados se opone al avance de nuestros convoyes militares confundidos y ya desorganizados que suben para contener el flujo del enemigo...

Y ya, infiltrándose por las fisuras de nuestras montañas, extendiéndose en las llanuras, rodeando las ciudades, esparciendo hierro y fuego con el rodar de las orugas y la hediondez de los combustibles, rompiendo esclusas, las divisiones blindadas van a volcarse sobre Francia.

Impulsadas hacia el Oeste por el irresistible viento del Este, las largas colas blancas de condensación serpentean en el cielo azul de primavera, y sobre la campiña verde se extiende la sombra de los largos regueros de humo negro dejados por la invasión.

Los hombres acurrucados en las zanjas levantan sus puños hacia el cielo:

—Los malditos...

Los malditos son los Stuka que se precipitan en alud. Primero algunos puntos negros allá arriba, en desorden, en un murmullo lejano, después la larga fila india en espiral, y por fin el *crescendo* de los motores subrayando la sirena de las bombas...

La W de las alas orladas de alerones y frenos de picada montados sobre las dos patas delgadas del tren de aterrizaje, la boca del radiador, todo eso entre los dos ojos, en medio de un estrépito de juicio final...

Los hombres permanecen jadeantes, atontados.

En el camino algunos automóviles arden y, a veces, de un tanque B-2 volcado e impotente, se desprende un olor a caucho y a carne abrasada.

—¡Malditos!

También están aquellos de quienes solamente se ve el disco con los colores franceses ardiendo en el extremo de un campo..., son los que se hacen matar muy lejos y muy alto para oponerse a este terror que corre por los caminos y se descuelga del cielo sobre sus espaldas.

Los grandes Dornier 17 se deslizan siempre hacia el Oeste y, del vientre de los Heinkel 111, en escuadrones apretados, caen las salvas de bombas en extrañas piruetas sonoras destrozando estaciones y pueblos.

Arriba, el colérico zumbido de los Messerschmitt 110 que montan guardia y, alrededor de todo, los zigzags de grupos de Messerschmitt 109 con sus vientres amarillos y alas cuadradas recorriendo nerviosamente el cielo en todas direcciones.

Cruces negras, nada más que cruces negras...

Y mientras tanto, en todas las encrucijadas de pueblos sumergidos por las fuerzas blindadas, sobre los ribazos del Mosa, encaramados en los estribos de puentes destruídos, se instalan los largos tubos de las piezas de 37 mm. apuntando hacia el cielo. En los cruces de caminos, los *half-tracks* [1] de la *Fliegerabwerkampf* [2] ocupan posición, montando en batería sus piezas cuádruples de 20 mm. Las cajas de municiones se alinean a los costados de la calzada y, sobre los taludes, telémetros al hombro, los vigías inquietos velan...

Fué en Maëstricht donde se asestó el golpe inicial.

De las calles rectas del pequeño villorio holandés desborda un flujo continuo de tanques y camiones que se extiende a lo largo de los malecones del Mosa hasta el

---

1 Vehículo para transportar piezas de artillería. *(N. del T.)*

2 Defensa antiaérea. *(N. del T.)*

puente de barcazas tendido por los zapadores alemanes junto a las estructuras derruídas del viaducto ferroviario.

Toda esta masa de vehículos se despliega por los caminos de Tongres y de Bilsen, y se precipita incesantemente sobre los puentes intactos del canal Alberto en Weldwezelt y en Vroenhoven.

Algunos kilómetros al Sur, el fuerte de Eben-Emael, con sus glacis cubiertos de paracaídas multicolores y sus instalaciones coronadas de humo, acaba de sucumbir. Los defensores de rostros huraños salen tropezando de las casamatas hundidas y descienden hacia la llanura en medio de esqueletos de planeadores, cubiertos por las pistolas ametralladoras de los paracaidistas enemigos...

Por las aguas sombrías del canal, los botes de goma vacíos de las secciones especiales de asalto descienden a la deriva.

En este espacio de algunos kilómetros cuadrados, limitado al Oeste por el canal Alberto —gigantesco e inútil foso antitanque—, al Norte por el Mosa flanqueado por el canal de Maëstricht y al Sudeste por el río Jaar que serpentea en los prados inundados, se amontonan siete *panzer divisionen*...

Dirigidos uno por uno por los directores de tránsito caminero de la Wehrmacht, cubiertos de sudor y de polvo, sobre los puentes que no han volado, los tanques y los vehículos de seis ruedas armados con ametralladoras avanzan lentamente balanceando sus largas antenas de radio. Pero, apenas llegan a tierra firme, en medio de un trueno de escapes y lastimando el *macadam* con sus orugas de acero, las fuerzas blindadas aceleran...

Desmoronamiento de defensas inexpugnables, desintegración de planes tan seguros y hundimiento de dispositivos perfectos...

Y ahora, para retardar la llegada de lo inevitable, nuestros aviones de asalto, de bombardeo y de caza son arrojados cruelmente a la hoguera, en pequeños grupos irrisorios.

¿Quién, pues, los habrá visto, diluídos en la inmensidad del cielo?

Pobres aviones franceses que partieron en las mañanas claras de mayo de 1940 y jamás regresaron, cogidos al vuelo por los Messerschmitt o atrapados al pasar por el fuego antiaéreo.

Sí, el fuego antiaéreo. Pues para los pilotos ya ha llegado la pesadilla de la defensa antiaérea automática —pequeños cañones de largos tubos ponzoñosos, vomitando sus chorros de perlas de acero que siegan las alas y enceguecen— sembrada por doquier por los alemanes en su camino.

Cada batallón alemán deja tras de sí refuerzos de artillería antiaérea. Las piezas cuádruples de 20 mm. quedan sólidamente montadas entre los álamos de la orilla, y de las plataformas de los camiones descienden nuevos afustes de 37 mm. Los sirvientes de las piezas, en mangas de camisa, apilan los cargadores y tropiezan con las masas de cartuchos vacíos. El centro de observación está instalado en la alta chimenea de un horno de ladrillos, y los jefes de las baterías vigilan el valle del Mosa con sus anteojos.

Cada cincuenta metros, a lo largo del canal, sobre los cuatro kilómetros que separan el puente de Vroenhoven del de Weldwezelt, hay una pieza de artillería antiaérea...

Bajo su protección, los convoyes de camiones desfilan sin cesar, cargados de tropas.

¿Qué arriesgan? La Luftwaffe es dueña del cielo, y las dos alarmas anteriores lo han probado.[1]

---

[1] Los Fairey Battle belgas de la escuadrilla Hepcée, reforzada por la escuadrilla Pierre, decolan de Aeltre, entre Gante y Brujas.

Las tres secciones de tres aparatos se zambullen a través de una barrera de fuego antiaéreo realmente espantosa para caer en brazos de los Messerschmitt de guardia. Caen seis de los nueve aviones. Con coraje sublime, dos pilotos —el capitán Glorie y el ayudante Delvigne—, que no han podido lanzar sus bombas en la primera pasada, vuelven por segunda vez a la hoguera y se estrellan envueltos en llamas.

Los puentes siguen intactos.

Los campos están sembrados de armazones calcinados de aviones: alas despedazadas, fuselajes deshechos, lamentables restos de aluminio cercados de hierba muerta ennegrecida por el combustible y el fuego de tanques derramados. De vez en cuando, algunos zapadores alemanes cavan a escape una fosa en la que entierran los pobres cuerpos mutilados de las tripulaciones, envueltos en la seda de sus paracaídas...

Después sigue la danza de los cohetes blancos de alarma que trepan hacia el cielo azul, y que anuncian un nuevo sacrificio.

Pitadas. Sirenas ásperas de la *flug-alarm*.[1]

Antes de que aparezcan los aviones, los doscientos tubos de la artillería antiaérea apuntan y abren fuego; prodigioso redoble de tambores que precede a la ejecución.

Guirnaldas de humo corren a lo largo de los caminos

Algunas horas más tarde la R. A. F. ensaya a su vez.

Los ocho Hurricane del escuadrón Nº 1 de la R. A. F., al mando del comandante "Bull" Halahan van a intentar arrojar a las patrullas de Messerschmitt del cielo, mientras seis Fairey Battle del Comando de Bombardeo tratarán de destruir por lo menos el puente de Weldwezelt.

Aparatos Messerschmitt de Aix-la-Chapelle, de Hehn, de Hohenbudberg, de Gladbach y de Vogelsand les salen al encuentro; más de ciento veinte aviones de caza de la Luftwaffe.

El encuentro con los bombarderos está previsto para las 9 y 15. Son las 9 y 12. Faltan tres minutos para abrir el camino a los bombarderos. Los Hurricane se abalanzan con loca temeridad. Atrapados por una jauría furiosa de Messerschmitt, los Hurricane se debaten heroicamente. Halahan, cuyo avión explota en el aire, abre su paracaídas a ras del canal, seguido por el teniente Lewis. Tres Me-109 quedan destruídos, pero los cazas de la R. A. F. sucumben al número superior del adversario. Caen otros cuatro...

Mientras tanto la diversión ha surtido efecto. Los seis Fairey se lanzan en picada directamente contra el fuego antiaéreo y surgen a algunos metros del puente. Tres bombas hacen impacto y caen tres aviones. El cuarto, piloteado por el capitán Garland, guía de la formación, se estrella precisamente en el centro del tablero que se derrumba levantando una cascada de espuma. El quinto cae en tirabuzón con un ala arrancada. El sexto Battle tendrá más suerte, pues regresará escoltado por los dos Hurricane sobrevivientes.

[1] Alarma antiaérea. *(N. del T.)*

que bordean el canal, y miles de deslumbrantes parábolas de los *tracers* de 20 mm. forman un mosaico de explosiones negras y grises.

Los vehículos están detenidos; los soldados en uniforme de campaña, de pie en los estribos, vuelven la cabeza y se interrogan. De pronto los conductores cierran el contacto y saltan dentro de las zanjas, los hombres se refugian detrás de los tanques y de los árboles...

Surgen seis aviones, volando a ras de los campanarios de ladrillo de Maëstricht. Rápidos, gráciles —con los fuselajes en forma de gota de agua suspendidos de delgadas alas medianas—, los Breguet 693 del grupo de asalto 1/54 se abalanzan, impulsados por sus motores Gnome y Rhone con los frágiles planos de deriva tricolores encaramados en lo alto del timón de profundidad...

Saliendo de la disposición perfecta de un escalón orientado a la derecha la formación se abre en abanico en medio del *crescendo* desgarrador de diez mil caballos desbocados. Cada avión sube en candela a través de los rosarios de *tracers*, muestra claramente su número de matrícula pintado en la carlinga gris, después se inclina y se lanza en una atrevida picada con el compartimiento de bombas abierto...

A la cabeza, con un motor ya en llamas, el Breguet número 49 deja caer sus seis bombas livianas que rebotan para explotar en medio de los camiones entoldados. Cometa que arrastra tras de sí una larga cola de llamas, vira, y su heroico piloto vuelve, tomando la ruta bajo el fuego de su cañón y de sus ametralladoras fijas. Balanceándose hacia uno y otro costado, desamparado, pierde altura y se estrella en un prodigioso haz de chispas contra un grupo de autos de cruces negras armados con ametralladoras que tritura bajo la embestida de seis toneladas lanzadas a quinientos kilómetros por hora.[1]

---

[1] El Breguet número 49 estaba piloteado por el teniente Delattre, pionero de nuestra aviación de asalto. Su artillero era el ayudante Di Matteo.

El Breguet número 21 [1] efectúa su pasada a toda velocidad, bombardea y se lanza sobre el canal volando a ras de agua, perseguido de cerca por los copos negros. Al pasar, ametralla dos puestos de artillería antiaérea cuyos sirvientes se desploman sobre los afustes. Logra escapar...

El tercer avión ataca a través de las cintas incandescentes que cruzan el cielo. Los cañones de la defensa antiaérea, jadeantes, dejan en su trayectoria miles de restos mortales. Mezclados en el estrépito de las explosiones de las bombas y el rugido de los motores, se escuchan cuatro estallidos secos, metálicos: cuatro impactos sobre las delgadas alas, cuatro hilos de humo. Luego el Breguet número 10 [2] se enciende como una antorcha.

El piloto apaga el motor, baja los alerones, planea brutalmente y se posa en un terreno cenagoso con el tren de aterrizaje levantado, en medio del entrechocar de chapas...

Hay una calma momentánea en la barrera de fuego antiaéreo; los sirvientes indecisos se rehacen. Una nueva sección de tres Breguet que ha amagado dirigirse a Tongres, regresa perpendicularmente a las columnas enemigas embotelladas, tan bajo que parece deslizarse sobre el terreno al pasar de una a otra pradera...

Los Breguet número 7, 9 y 4 aprovechan este movimiento, se escurren entre los árboles, bombardean y ametrallan, y saltan la barrera de álamos; pero el fuego antiaéreo casi ha ganado, pues dos de ellos despiden de su fuselaje un denso penacho de humo negro... [3]

Los recién llegados quedan atrapados en una red de *tracers* de malla impenetrable. Las alas del Breguet número

---

[1] El Breguet número 21 estaba piloteado por el subteniente Gady, y el artillero era el sargento Cabanet.

[2] El Breguet número 10 llevaba al piloto ayudante jefe Richard y al artillero ayudante jefe Renaudie.

[3] Los Breguet número 7, 9 y 4 (pilotos Henry, Goyer y Boulanger, artilleros Besson-Guyard, Turpin y Roux) cayeron víctimas del fuego antiaéreo de Tongres, algunos minutos más tarde.

14 [1] se desprenden, y el avión desequilibrado, los alerones arrancados, siega los árboles que bordean el camino, rebota y explota en medio de una nube de polvo orlada de llamas...

El número 19, lanzando de sus tanques perforados un torrente de fuego de veinte metros de largo, se encabrita de pronto, a plena potencia, y dos siluetas oscuras se desprenden de la cabina y caen dando tumbos; dos paracaídas se abren mientras el avión entra en tirabuzón.[2]

El último de los Breguet —el número 22—, con los motores a sobrepresión, los limitadores de potencia destrabados, se lanza a su vez en un esfuerzo desesperado, rodeado por los *tracers* multicolores que restallan como látigos bajo el fuselaje. Siembra sus bombas en diagonal sobre un parque de tractores de artillería. Alcanzado, el Breguet vacila, y trozos de aluminio arrancados por las balas revolotean en su estela, pero logra pasar por milagro y se desvanece en el humo espeso producido por los incendios que arden a todo lo largo del camino...[3]

Todo ha terminado.

Sobre la calzada arde un centenar de vehículos, y su nafta incendiada carcome el alquitrán.

El cielo está moteado de los racimos densos de las explosiones y rayado con las estelas grises de los *tracers*.

Desde Tongres llega apagado, en medio del rugido sordo de los motores de la columna que se pone en marcha, el crepitar de las piezas antiaéreas al atacar al Breguet sobreviviente cuando pasa sobre ellas...

Y los tanques y los camiones se agitan de nuevo como una masa irresistible.

¡Ocho aviones por cuatro minutos de tregua!

---

[1] El Breguet númreo 14 estaba piloteado por el comandante Plou, comandante del 1/54.

[2] El Breguet número 19 estaba piloteado por el teniente Leleu.

[3] El Breguet número 22 estaba piloteado por el teniente Blondet.

Las piezas antiaéreas quedan en su lugar, y el sacrificio continúa.[1]

Después de los Breguet serán los Lioré y los Olivier 45, mientras que nuestros Curtiss, nuestros Dewoitine y nuestros Morane se traban en lucha con los Dornier y muerden la carne de la Luftwaffe. Los Messerschmitt danzan también su ronda de muerte en nuestro firmamento.

Mil victorias aéreas, pero también quinientos pilotos muertos porque eran demasiado pocos y habían llegado demasiado tarde.

El fuego ha saltado de uno a otro cielo; de las llanuras ocres de Polonia a los verdes Vosgos, del hollín de Londres a las nieves de Rusia y del azul del Pacífico a los hielos de Alaska...

¡Demasiado pocos! ¡Demasiado tarde!

[1] En el curso de la tarde la Real Fuerza Aérea, reemplazando a nuestros heroicos aviones de asalto del grupo 1/54, hizo un nuevo esfuerzo por detener el alud de tropas blindadas enemigas de Maëstricht. Reunió todas sus fuerzas disponibles de bombarderos Fairey Battle y los envió a la hoguera. Partieron sesenta y siete aviones; solamente treinta y uno regresarían, en su mayoría con averías tan serias que no pudieron volver a Inglaterra por sus propios medios.

Capítulo Segundo

BATÁN

"Demasiado pocos, demasiado tarde."

El drama de Francia y de los Países Bajos, drama del complejo de superioridad, de la improvisación, de la suficiencia, del desorden administrativo, de la imprevisión, se repitió para los norteamericanos cuando el Japón llevó su ataque del 7 de diciembre de 1941.

Aun allí, las economías inútiles, en una época en que el espectro de la guerra aparece muy alto sobre el horizonte, la esperanza de un apaciguamiento problemático al precio de cualquier concesión, los conceptos tácticos y estratégicos anticuados, debían costar mucho en sangre y en vanos sacrificios.

Felizmente para los Estados Unidos —como el canal de la Mancha para Inglaterra— existía el Pacífico, el gran Océano Pacífico, entre sus territorios, sus fábricas, sus habitantes, y el Imperio del Sol Naciente.

Nosotros, los franceses, sólo teníamos el Rhin y el Mosa...

El desastre de Pearl Harbor, que fuera tema del consejo de guerra más grandioso de la Historia —más de veinte mil páginas de procedimiento oral—, merece un estudio completo... El misterio de los códigos japoneses, del conocimiento anticipado de los planes enemigos por parte del presidente Roosevelt, y de todos esos asuntos de la Casa Blanca, quedará un día develado.

No es tal la finalidad de esta historia, pero mientras tanto es preciso relatar ciertos aspectos de esta operación japonesa lo mismo que exponer brevemente los antecedentes de las batallas aéreas de las Filipinas, a fin de seguir la admirable epopeya del 24º grupo de caza de la Fuerza Aérea norteamericana en Batán, desde la Navidad de 1941 hasta fines de marzo de 1942.

PEARL HARBOR

7 de diciembre de 1941.

Es la mañana del domingo 7 de diciembre de 1941, primer domingo después de la paga de los soldados, aviadores y marinos de la base.

Durante toda la noche los *dancings* y bares de Pearl Harbor han estado llenos de gente...

La flota ha entrado la víspera —excepto los portaaviones— y en todo Hawai reina el movimiento habitual del primer sábado del mes.

Son pocos los hombres que están levantados a las 3 y 45, excepto los que deambulan por las calles de regreso a sus alojamientos, y aquellos que siguen jugando al póker en los clubes.

Mientras tanto, en una carpa levantada al pie de una pequeña colina que domina el mar cubierto por la bruma, suena un despertador...

El cabo técnico de tercera clase Joe Lockard y el soldado George Elliot salen refunfuñando de entre las mantas húmedas de rocío, y tras una breve higiene van a ocupar su puesto en el fresco matinal.

Junto a su carpa hay un gran remolque cuadrado, todo de acero, de ventanas estrechas y enrejadas. Sobre el techo, cubierta con una funda de tela que los hombres levantan con precaución, una gran antena parabólica en forma de ensaladera.

Es uno de los tres radares de búsqueda SCR 270-B llegados de Inglaterra; nadie abriga mucha confianza en esta extravagante obra de la mecánica inglesa...

Joe Lockard, fanático aficionado a la radio antes de ser llamado a las filas, era el único —o por lo menos uno de los pocos— para quienes el aparato no ofrecía casi misterio.

Los radares llegaron en julio, y habían funcionado en forma continua desde el 10 de noviembre hasta el 3 de diciembre durante la primera alarma reforzada. Manejados por manos poco expertas, habían comenzado a deteriorarse, y sólo quedaban tres tubos catódicos de repuesto...

El comando había decidido no utilizarlos más que a partir de una hora antes del alba hasta una hora después de la salida del sol, es decir, de cuatro a siete de la mañana.

No resultaba nada agradable estar de servicio en ese rincón perdido y en esas condiciones en tanto que los compañeros tenían todas las *boites* de Hawai y buenos cuarteles con aire acondicionado a su disposición...

Despaciosamente, los circuitos del radar comienzan a actuar, y Lockard vigila la danza hipnótica del oscilos-copio y traza una carta de las interferencias permanentes que debe presentar en la próxima inspección semanal... siempre que el oficial no se olvide de efectuarla.

De vez en cuando, Elliot pregunta si al fin aparecen ecos visibles en la pantalla.

Lockard no responde. ¿Ecos? ¿Qué ecos? Si no hay aviones en el aire no puede haber eco. Sobre todo un domingo.

Y, disipando la bruma, el sol radiante se eleva sobre la isla florida y apacible.

A las 6 y 45 Lockard ve aparecer de pronto un eco muy débil, muy alto, en el margen extremo de su pan-talla. Azimut 330°...

A las 6 y 55 el eco, que parece zigzaguear lentamente, volver sobre sus pasos y luego seguir camino al Norte, queda fijo por un instante.

Lockard, sin comunicar el hecho a Elliot, que se ocupa del generador situado en el exterior de la cabina, llama a la Central de Control por el equipo telefónico normal.

Transcurridos cinco minutos de espera lo atiende un oficial de guardia que no da mayor importancia al asunto y lo invita de mala manera a ocuparse de lo que le incumbe...

Para su tranquilidad de conciencia, Lockard toma nota de las trayectorias y las horas.

A las 6 y 58 el eco, siempre débil, desaparece.

A las 7, según las instrucciones, Lockard detiene el instrumento y cierra cuidadosamente el remolque.

Los dos hombres se disponen a esperar el vehículo que deberá conducirlos al cuartel para el desayuno, cuando suena el teléfono. Es para avisarles que no pasará a buscarlos hasta las siete y media...

Furioso, Lockard, que no tiene nada que hacer, vuelve a su aparato radar y lo pone en funcionamiento, mientras, en un rincón Elliot lustra sus zapatos.

Son las 7 y 2.

—¡Eh, George! ¡Ven rápido!

Elliot se precipita.

—¡Mira!

¡Qué milagro! Por primera vez desde que se ocupan de ese maldito SCR 270-B, hace ya tres meses, aparece un eco bien definido, inconfundible.

El eco enorme, verde traslúcido, avanza rápidamente hacia el Sur, en dirección a Hawai.

—¡Márcalo!

Sin demora, Elliot coloca sobre la carta una hoja circular de papel cuadriculado trasparente, pincha el centro con un alfiler sobre el emplazamiento de su estación, y se prepara a anotar las indicaciones.

—7 horas 2 minutos —punto a 136—, ahí estaban cuando los vi por primera vez.

Son probablemente, piensa Elliot, aviones de la Marina que vuelven de un portaaviones en maniobras mar afuera, oficiales deseosos de pasar un domingo con sus familiares.

Pero, sin embargo, los portaaviones generalmente realizan sus ejercicios al sur de la isla...

—Sigue marcando: 7 horas 4 minutos — 132.

Elliot efectúa un breve cálculo con la ayuda de una regla especial; los ecos no avanzan rápido, sino apenas a trescientos sesenta kilómetros por hora.

Lockard, con los ojos clavados en el fuego fatuo que se agita sobre la pantalla, vacila —todavía lo van a reprender como hace un momento—; luego descuelga el teléfono especial para mensajes urgentes que comunica directamente con el Control del Fuerte Shafter.

Sólo después de haber dado vueltas frenéticamente a la manivela de llamada durante varios minutos oye que contestan. Reconoce la voz.

—¡Hola! ¿Mac Donald? ¿Eres tú, Joe?

—Sí.

—Aquí, Lockard, de la Estación Opona. Llama a alguien de control; es muy importante.

—Pero viejo, ya no hay nadie. El negocio cierra a las siete y tú lo sabes bien.

—Escucha, Mac Donald, búscame un oficial; sé buen compañero. No importa cuál, pero búscame uno.

Transcurren tres minutos de silencio en el receptor, durante los cuales, sobre la pantalla radar, los ecos se agrandan y se fraccionan al aproximarse.

Luego una voz seca responde por el teléfono.

—¡Hola! Aquí, teniente Tyler, oficial de guardia.

—Mi teniente, aquí el SCR de Opona, Lockard. He detectado una formación importante de aviones que se dirigen a Hawai. A las 7 y 2 estaban a una distancia de 136 millas, sobre un azimut variable de 0 a 10°.

—¡Hum! —La voz parece perpleja e impaciente a la vez—. Ya veo. Bueno, no se preocupe, está bien.

El oficial de guardia ha colgado.

A las 7 y 28 las señales se pierden en la franja de ecos permanentes del aparato. La formación de aviones está apenas a veintidós millas de distancia.

A las 7 y 30 el camión pasa a buscar a Elliot y Lockard. Pero está escrito que esa mañana no desayunarán.

A las 7 y 57, desde el ventanal de la alta torre de control del aeródromo de Hickam, que domina la base naval, el coronel Bertholf, preocupado por la llegada de sus dieciséis Fortalezas Volantes procedentes de San Francisco, tiene un sobresalto. En sus anteojos puede ver una columna de puntos negros delgada y larga —una caravana de aviones— que se acerca desde Kanai. Son alrededor de cincuenta, todos monomotores.

El coronel se vuelve hacia el encargado del control y le pregunta si son aviones de Marina. Sin levantar la cabeza éste responde que es poco probable, tan temprano, un domingo por la mañana.

Instantes más tarde, los aviones en fila india comienzan a picar uno por uno sobre Pearl Harbor, y chorros de espuma se elevan entre los trípodes de los buques de línea apretujados unos contra otros, sus cuerpos muertos impotentes.

¡Son los japoneses! [1]

*

A las 6 de la mañana, el vicealmirante C. Nagumo —comandante de la primera flota aérea encargada de atacar a Pearl Harbor— hizo izar al tope del palo mayor del portaaviones *Akagi* la bandera "Z". Era la bandera original desplegada por Togo en Tsushima en 1905 cuando

[1] Además de la información suministrada por el radar, otros dos hechos deberían haber dado la alerta a Pearl Harbor. A las 6 y 51 el torpedero *Ward* echó a pique un submarino de bolsillo japonés que acababa de atravesar la entrada del puerto, y comunicó el hecho. A las 6 y 53 los servicios de escucha del portaaviones *Enterprise* oyeron que el piloto de uno de sus aviones de patrulla enviados a la Isla Ford, teniente de corbeta Manuel Gonzáles, gritaba: "¡No tiren, soy norteamericano! ¡Cielos!"

Los Zero estaban en tren de derribarlo.

Desafortunadamente nadie ejercía el comando de Pearl Harbor. El almirante Stark y el general Short se vigilaban celosamente, y repartían entre sí los aviones de la Marina y el Ejército, tratando siempre cada uno de obligar al otro a encargarse de las faenas desagradables...

ganó la primera gran batalla naval de los tiempos modernos, transportada a bordo del buque insignia en un cofre de laca y oro.

¡Z — atacar!

Para dar cumplimiento a su misión, Nagumo tenía bajo sus órdenes seis portaaviones protegidos por nueve torpederos, dos cruceros pesados y dos acorazados.

Sus seis portaaviones, de nombres románticos, eran:

El *Akagi* (Castillo rojo), el *Shokaku* (la Grulla antecesora), el *Zuikaku* (la Grulla feliz), el *Kaga* (Alegría creciente), el *Soryu* (Dragón verde), y el *Hiryu* (Dragón alado).

El jefe de navegación de la escuadra se había superado, a pesar del mal tiempo que le había impedido verificar por navegación astronómica sus rumbos y sus horarios. Mientras tanto, en el minuto establecido, se había llegado al punto de lanzamiento previsto: latitud 26° N, longitud 158° O.

La primera ola lanzada comprendía noventa aparatos Kate (cuarenta de ellos equipados con torpedos especiales a oxígeno y los demás con bombas de 500 kilogramos); cincuenta Val de bombardeo en picada, escoltado el conjunto por cincuenta Zero. Esta primera escuadra debía encargarse de la tarea principal, es decir, la de hundir la flota de batalla norteamericana.

La segunda ola, encargada de neutralizar los aeródromos, comprendía cincuenta Kate, ochenta Val y cuarenta Zero.[1]

A las 7 y 56 comenzó la guerra entre los Estados Unidos y el Japón.

*

En el casino de oficiales de la gran base aérea de Wheeler finaliza una partida de póker.

---

[1] Kate, Val, son designaciones norteamericanas para los aviones de la Marina japonesa Nakajima 97-2, bombardero-torpedero monomotor, y Aichi 99-1, bombardero en picada, respectivamente. *(N. del T.)*

La víspera —sábado 6 de diciembre— había habido una comida seguida de baile, y a partir de la una de la madrugada, cuando los invitados regresaron a sus domicilios, el juego había comenzado.

A las seis de la mañana una sola mesa sigue funcionando, y media hora más tarde dos jóvenes tenientes de aeronáutica, que han perdido hasta su último centavo a manos de tres oficiales de Marina, salen para tomar un poco de aire.

¿Qué hacer tan temprano, un domingo de mañana?

Los tenientes Welsh y Taylor tienen la cabeza pesada por efectos del alcohol y los cigarrillos. Se deciden a tomar un baño de mar vigorizante seguido de algunas horas de sueño sobre la cálida arena de la playa de Haleiwa, que bordea su aeródromo...

Su automóvil es el último que queda en la playa de estacionamiento. Ante ellos se extienden las pistas de Wheeler cubiertas de aviones. Durante un instante admiran los setenta y cinco magníficos Curtiss P. 40, flamantes, recién salidos de sus cajones de embalaje, estacionados nariz contra nariz y ala con ala a fin de impedir posibles sabotajes de agentes japoneses. Delante de los aparatos, dos centinelas montan guardia.

En el momento preciso en que Taylor cierra la portezuela del Ford que compraron de ocasión e hicieron pintar de color anaranjado vivo —son jóvenes— una formación de aviones aparece en tromba sobre los hangares, en medio de la explosión atronadora de las bombas...

Durante una fracción de segundo los dos muchachos se quedan paralizados; sorpresa rápidamente disipada cuando el asfalto de la calle comienza a volar en pedazos delante de su *capot* bajo una ráfaga de proyectiles...

Sólo entonces ven sobre las alas elípticas de uno de los aviones —un pequeño monoplano rechoncho, de tren de aterrizaje fijo— los discos rojos japoneses.

—¡Mi Dios! ¡Los japoneses! ¡Es un 97 de bombardeo en picada!

Una marcha atrás desesperada para colocar el automóvil al abrigo de la galería del club; un salto al hall hasta el teléfono mientras los proyectiles hacen añicos las tejas, y Welsh llama a su escuadrilla:

—Hagan preparar dos P. 40; el mío y el de Taylor. Ármenlos. No, no estoy bromeando, ¡los japoneses están aquí! ¡Rápido!

Cuelga el auricular, atropella a los mozos del casino que se esconden asustados tras los sillones, tropieza con un cuerpo extendido, y salta a su automóvil...

Aprieta el acelerador a fondo, maldiciendo la idea malhadada de elegir un automóvil de color tan visible. Welsh vuela a ciento treinta kilómetros por hora sobre el camino tortuoso, afortunadamente vacío. Los pocos vehículos que encuentran están detenidos y sus ocupantes tendidos prudentemente en las zanjas. Entre ellos sin duda la policía caminera, pues pueden ver tres motocicletas rojas abandonadas contra los postes telegráficos. No tendrán proceso oral por exceso de velocidad, y toman las curvas sobre dos ruedas...

Recorren los catorce kilómetros en menos de diez minutos, en el transcurso de los cuales los japoneses los ametrallan —y yerran— tres veces.

Frenan violentamente, patinando sobre la hierba húmeda de Haleiwa, y corren hacia sus aviones. Los mecánicos saltan de la carlinga, los motores ya están en marcha, y un soldado llega tropezando bajo el peso de sus dos paracaídas, con sus cascos y sus guantes...

Un minuto más tarde los dos Curtiss decolan en formación cerrada y se internan en las nubes bajas que vienen del mar...

Haleiwa, situada muy al norte de la isla, en una hondonada entre las montañas del litoral, cubierta por una providencial capa de nubes de 6/10, había escapado por milagro a los Val y los Zero atraídos sobre todo por los gigantescos incendios de Pearl Harbor y el aeródromo de Hickam al Sur. Es verdad que los japoneses bien in-

formados sabían que allí sólo existía una base de adiestramiento minúscula, visitada solamente por aviones para ejercicios de tiro. En realidad, el escuadrón 47, con sus cuatro P. 36 y catorce P. 40, llegó allí después de varios días.

En total, siete cazas norteamericanos —y siempre por iniciativa personal, como en el caso de Welsh y Taylor— lograrían decolar e interceptar. Entre ellos derribaron doce aviones japoneses por sorpresa; Welsh solo dió cuenta de cuatro. Pero, cada vez que en lugar de los Val encontraban a los Zero, éstos dominaban a los Curtiss norteamericanos. Fué así como cayeron los tenientes Cristiansen, Whiteman, Bishop, Gordon Sterling, Dains y finalmente el teniente Taylor, el amigo de Welsh.

El teniente Welsh, que logró sobrevivir a los Zero y también a las amenazas de consejo de guerra por haber decolado sin autorización, recibió la Cruz de Servicio Distinguido, quince días más tarde. Luego, cuando se examinaron los informes en Wáshington, y cuando el general Arnold supo que Welsh había decolado tres veces, que su avión había sido derribado la última de ellas y él mismo obligado a saltar en paracaídas, con solamente dos ametralladoras cargadas, de las cuatro que llevaba, lo propuso para la Medalla de Honor del Congreso.

El comandante de las fuerzas aéreas de Pearl Harbor se opuso —alegando siempre que había despegado sin tener órdenes en tal sentido— y finalmente, cuando dos años más tarde se le concedió esa alta condecoración, hacía tres días que había muerto sobre Wewak a manos de los Zero...

A las 10 y 15 del 7 de diciembre cesó el fuego en Hawai.

Los responsables de la defensa de la isla prepararon su balance, sabiendo que deberían presentar cuentas, y también que, según la conocida regla, los chivos emisarios quedarían librados al furor de la opinión pública.

De los ocho acorazados presentes de la Marina, cinco estaban hundidos y tres presentaban averías graves.

En Kanehoe, base aeronaval, de treinta y seis grandes hidroaviones bimotores PBY Catalina de crucero, veintisiete estaban destruídos y seis tan seriamente averiados que sería imposible repararlos. Solamente escaparon los tres aparatos que a la hora del ataque se encontraban de patrulla al sur de la isla.

En Ewa, base aeronaval, había once cazas Wildcat, treinta y dos aviones de observación y seis de transporte. Quince Zero los ametrallaron, destruyendo en cuatro minutos, uno tras otro, nueve cazas, dieciocho aviones de observación y los seis DC-3 de transporte.

La aviación militar (Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos) tenía, a las siete de la mañana, doscientos veintiún aviones de combate, dispersados en tres aeródromos principales —el de Hickam, Wheeler y Bellows— y la pequeña pista de emergencia de Haleiwa.

Tres horas más tarde había perdido:

Ocho Fortalezas Volantes B-17, veintidós B-18 y siete A-20 de bombardeo. Y lo que era aún más grave, todos sus cazas estaban destruídos: sesenta y dos P-40 B, once P-40 C, veintitrés P-36 y nueve P-26.

Todos los aviones sobrevivientes, tanto del Ejército como de la Marina, estaban, sin excepción, averiados...

Los japoneses, por su parte, habían perdido nueve aviones de la primera ola y veintiuno de la segunda, o sea una pérdida de treinta aviones contra la puesta fuera de combate del 75 % de la totalidad de las fuerzas aéreas y navales norteamericanas del Pacífico.

Si el fin buscado en la Casa Blanca era arrancar de su indiferencia al pueblo norteamericano, los resultados excedieron con mucho las esperanzas más optimistas...

Algunas horas después de haber castigado a Pearl Harbor, en el otro extremo del Pacífico, los japoneses se lanzaban con ferocidad irresistible contra las Filipinas y Singapur.

También allí habían hecho sus preparativos calmosamente en medio de la somnolencia general.

En dos oportunidades, el 24 y 25 de noviembre, tranquilamente, a plena luz del día, dos aviones de reconocimiento japoneses habían fotografiado desde siete mil metros de altura todos los aeródromos norteamericanos de las Filipinas.

La interpretación de las fotografías, al revelar la presencia de apenas trescientos aviones norteamericanos en lugar de los novecientos previstos, atenuó considerablemente las inquietudes del almirante Tsukahara, comandante de la 11ª Flota Aérea Imperial, encargada de estas operaciones. Y, si logró saber qué clase de aviones —y en qué estado— iba a afrontar, es indudable que partió al ataque libre de preocupaciones.[1]

Las fuerzas aéreas japonesas reunidas en Indochina y en Formosa comprendían la 21ª flotilla del almirante Tada y la 23ª del almirante Takenaka. Entre estas dos flotillas reunían ciento cincuenta y dos Betty ultramodernos, ochenta y cuatro Sally[2] bimotores, ciento treinta y ocho bombarderos en picada del tipo 97 y ciento treinta y seis Zero, más un grupo, bastante heterogéneo por cierto, de aviones de reconocimiento y observación.

Para la defensa de las Filipinas, la fuerza aérea del ejército norteamericano poseía cinco escuadrones de caza equipados con máquinas Curtiss P.40, sin contar veinticuatro viejos P.35 y una docena de P.26 de 1930 piloteados por aviadores filipinos.

En el aeródromo de Nichols tenía su base el 21º escuadrón con dieciocho P.40.

---

1 "Creíamos que se realizaría una incursión norteamericana preventiva, y dado que nuestro ataque, que debía estar sincronizado con el de Pearl Harbor, no pudo llevarse a la hora prevista debido al mal tiempo, estábamos preparados para lo peor. Cuál no sería nuestra sorpresa al encontrar en Clark y en todos lados a los aviones norteamericanos estacionados en tierra como para una inspección del general." (Declaración del almirante Tsukahara, en setiembre de 1945.)

2 Betty: Mitsubishi O-1, bombardero bimotor mediano de marina; Sally: Mitsubishi 97, bombardero bimotor mediano del ejército. *(N. del T.)*

En el aeródromo de Iba se encontraba el 3er. escuadrón, con dieciocho P.40.

En el aeródromo de Clark estaba el 20º, con dieciocho P.40.

En Del Carmen, centro general de mantenimiento, se encontraban los escuadrones 21 y 34, que habían recibido el 6 de diciembre, es decir, dos días antes del ataque [1], treinta y seis P.40.

Estos treinta y seis P.40, llegados una semana atrás de los Estados Unidos, fueron montados a prisa, y durante las operaciones de armado los mecánicos notaron la falta de nada menos que los contactos de tiro de las ametralladoras... Fué necesario que un relojero de Manila los improvisara. También el líquido *prestone* para la refrigeración de los motores había quedado olvidado en los Estados Unidos; los servicios oficiales de San Francisco respondieron que "el anticongelador era inútil en un clima como el de las Filipinas" (sic)...

A las 12 y 45 del 8 de diciembre, dos formaciones japonesas —una de treinta y cuatro cazas y cincuenta bombarderos, la otra de cincuenta y tres cazas y cincuenta y cuatro bombarderos— se lanzaron sobre los aeródromos norteamericanos.

Treinta y dos Curtiss P.40 y doce Fortalezas Volantes quedaron destruídos al cabo de siete minutos. Más de un tercio del total de aviones norteamericanos modernos disponibles.

El 10 de diciembre el enemigo reanudó el asalto, pero esta vez con una sola formación en masa de cien bombarderos escoltados por más de cien cazas. Veinte P.40 y quince P.35 decolaron para interceptarlos.

La lucha fué dramática. Solamente cinco cazas norteamericanos regresaron a la base, y con averías serias. Se habían destruído veintitrés aviones japoneses.

[1] La diferencia de hora en el Pacífico hizo que el 7 de diciembre en Pearl Harbor correspondiera al 8 de diciembre en las Filipinas.

El general Georges, comandante del 5º Comando de Interceptación, apenas tenía tres aviones modernos disponibles.

A la mañana siguiente los japoneses desembarcaban en fuerza. Los capitanes Bud Wagner, Sprague, Dyess y sus camaradas se cubrieron de gloria en nueve días de combates desesperados. El Zero japonés se reveló absolutamente superior al Curtiss P.40.

El 22 de diciembre, MacArthur, cuyas tropas ya no tenían protección aérea, decidió concentrar todas sus fuerzas en la península de Batán, a fin de esperar refuerzos. La retirada fué épica, pero el 24 de diciembre se estableció y mantuvo una línea correcta de defensa.

También fué el 24 de diciembre cuando el general Georges supo por un telegrama cifrado que debería haber recibido ochenta y cuatro P.40 y un centenar de pilotos salidos de San Francisco a principios de noviembre, pero retenidos en los Estados Unidos por un conflicto administrativo surgido entre la Marina y la fuerza aérea del Ejército. Con esos aviones de refuerzo habría podido frustrar las tentativas japonesas de desembarco.

¡Demasiado pocos, siempre demasiado tarde!

Esta frase, expresión de desengaño, que afloraba a los labios de todos los aviadores aliados durante los dos primeros años de la guerra, se había convertido en la divisa de las democracias indiferentes a los horrores de los nazis alemanes y japoneses.

Península de Batán, *1º de enero de 1942.*

El Control del 5º Comando de Interceptación se reduce a un puesto de radar y de telecomunicaciones que el Cuerpo de Señales ha logrado instalar en la cima del monte Mariveles.

Las antenas están tendidas en las ramas más altas de los árboles, y una línea telefónica comunica con el Gran

Cuartel General de MacArthur en el túnel de la fortaleza de Corregidor.

Su estación emisora SCR 297 es sumamente potente y transmite hasta Del Monte. Como esta última localidad está en comunicación con Australia, ése es el único lazo que une a los ochocientos hombres perdidos en la jungla con el mundo exterior.

El general Georges, para aprovechar al máximo los pocos aviones que le quedan, los ha desparramado en tres minúsculas pistas abiertas en la jungla, de las cuales la mejor es un segmento casi rectilíneo de la ruta costera a Mariveles.

Gracias al Cielo se ha logrado salvar una cantidad de nafta importante disimulada entre los peñascos. Los hombres no tendrán que comer, pero los veinte Curtiss P.40, última esperanza de los norteamericanos, serán abastecidos...

Los hombres acampan como pueden en medio de la maleza: hay veintitrés pilotos, mecánicos, radiotelegrafistas, armeros y todo el personal del Estado Mayor. Los vehículos, con excepción de una media docena, han quedado abandonados.

El 24º grupo de caza —que comprendía los escuadrones 3, 17, 20, 21 y 34— ya ha perdido en combates aéreos cuarenta y tres pilotos desde el 8 de diciembre y ochenta y dos Curtiss P.40, sin contar los pobres P.35 del 21º escuadrón masacrados por los Zero, uno tras otro.

Los bombardeos destruyeron al resto de los aparatos en tierra.

Y es finalmente con diez aviones de caza —más dos aviones fuera de servicio de los cuales se sacan repuestos— que el 24º grupo de caza va a hacer frente a una fuerza aérea japonesa integrada por alrededor de seiscientos aparatos en el sector. MacArthur ha dado la orden de transferir en reserva a Mindoro, del otro lado del mar, los otros ocho Curtiss.

El 4 de enero, día del traspaso, dieciocho P.40 decolan

sin resultado para interceptar una incursión de veintisiete bombarderos enemigos. Los Betty son más rápidos que los Curtiss, con sus motores fatigados después de tres semanas de despegues y combates ininterrumpidos a plena potencia...

Los ocho P.40 destinados a Mindoro pronto renuncian a la fútil persecución y ponen proa a su nueva base. Solamente seis llegarán, pues dos se pierden con sus tripulaciones, devorados por el mar o por la jungla.

Desafortunadamente, esa mañana un avión de reconocimiento japonés fué testigo del decolaje, y marcó dos de los improvisados aeródromos norteamericanos.

El 5 de enero, tras un vigoroso bombardeo, los norteamericanos se ven obligados a abandonar Mariveles.

El aeródromo de Batán es objeto de vigilancia constante por parte de bombarderos en picada del tipo 97 que se turnan para patrullar y ametrallar todo lo que se mueve sobre la pista.

Al alba del 6 de enero, dieciocho Zero ametrallan el terreno y matan cuatro hombres. Es preciso retirarse.

Finalmente, hacia el mediodía, los cuatro P.40 bloqueados en tierra logran despegar por sorpresa y derriban tres 97. Uno de los Curtiss se estrella envuelto en llamas durante el combate y los otros tres llegan a Cabcaben.

Inesperadamente, en la noche del 17 de enero, dos mil japoneses desembarcan en Agasin, en la retaguardia norteamericana, muy al sur de la península. A las 3 de la madrugada, bajo el resplandor de faros de camiones, los preciosos P.40 sobrevivientes son evacuados a Baguio, pues los japoneses se aproximan a su objetivo, el aeródromo.

En Baguio, pequeño claro abierto por un arrozal desecado en la espesura de la jungla, los hombres de Georges han conseguido consolidar una pista de trescientos cincuenta metros de longitud por treinta de ancho. Se arreglan refugios cuidadosamente camuflados en la selva virgen o en cuevas. También hay seis cañones de 75 para defensa antiaérea y una decena de ametralladoras antiaéreas de 13 mm.

En la noche del 19 tres torpederos japoneses desembarcan otros mil quinientos hombres. Al amanecer, los P.40 tratan de atacar con las irrisorias bombas anti-personal de 15 kilogramos, pero sin mayor resultado, pues el enemigo ya se ha infiltrado en la jungla. Cuando los aviones regresan, el campo está cercado. El enemigo ha tendido un perímetro de cinco kilómetros, y están totalmente aislados. El 5º Comando de Interceptación está sitiado sin remedio.

El ejército norteamericano que se defiende penosamente al Norte sufre ya la falta de hombres. Veinte mil soldados, de ellos quince mil milicianos filipinos, privados de todo, escasos de munición, sin artillería y sin víveres, sostienen junto al monte Samat la línea Crion-Bagae contra cien mil soldados japoneses escogidos, especialistas en lucha en la jungla. De modo que los aviadores no pueden esperar ayuda del exterior.

Todos los hombres empuñan las armas, inclusive los pilotos que no tienen avión, el personal del cuartel general, los oficinistas, los cocineros, los mecánicos, los mayores, los coroneles.

Un viejo Bellanca a cabina de 300 CV —avión de turismo anticuado— piloteado por un heroico oficial filipino, el capitán Jesús A. Villamor, cubrirá todas las noches el peligroso trayecto desde Mindanao, trayendo munición, pistolas ametralladoras, granadas y morteros de 45 desmontados.

Comienza entonces una pesadilla espantosa que durará hasta el 12 de febrero. Mantener al enemigo fuera del alcance de mortero del aeródromo es cuestión de vida o muerte, pues de lo contrario los aviones no podrán decolar.

El combate se libra en la selva virgen. Al cabo de quince días el enemigo ha apretado su abrazo, y la acción es de un horror indescriptible. A menos de cincuenta metros del borde de la pista los hombres ya están perdidos, tragados por la foresta.

Vista desde el aire, la jungla malaya es un bloque sólido de verdor poderoso, exuberante, compacto como una

alfombra mullida... Pero el avión que la sobrevuela no ve más que las copas apretadas de los árboles, tendidas hacia el sol por troncos gigantescos, lisos, a los cuales se aferra con desesperación la masa densa de los parásitos.

Para los hombres que allí se baten es un mundo vegetal degenerado, en putrefacción, en el que ronda la muerte. La luz del día se filtra entre una confusión intrincada de hojas, de lianas y ramas. Cuando llega hasta la tierra, es tan sólo un crepúsculo glauco permanente...

Los japoneses están en todas partes y en ninguna. El chasquido seco de un fusil automático de 25 mm., el silbido agudo del diminuto proyectil, un orificio en una hoja o en una frente revelan a veces la presencia del enemigo invisible.

A golpe de hacha los norteamericanos se abren un nido en el monte, cavan un hoyo en el humus húmedo, y allí se acuestan como en una tumba.

Con los nervios de punta, están al acecho del menor ruido, el más leve movimiento del follaje, preludio de la granada que hiende el aire sin hacer ruido o de la bala fugaz del tirador emboscado entre las ramas...

Las horas pasan lentas en esta atmósfera viciada, saturada del hedor de los hongos descompuestos y de la podredumbre..., olor característico de ese mundo perdido donde el viento no sopla jamás.

Después, el agua termina por filtrarse a través del humus, y el hoyo pronto se convierte en una cloaca de cieno. Calado hasta los huesos, con los dientes castañeteándole —de fiebre y de frío—, el hombre debe volver a cavar otro abrigo más lejos y seguir exponiéndose a los proyectiles mortales.

El silencio pesado, hasta la noche.

Las sombras caen de golpe, sin transición, y es siempre a la hora en que las luciérnagas comienzan su danza que los japoneses atacan.

En algún lado, de pronto, se escuchan aullidos de fieras,

gritos estridentes de bestias degolladas, silbatos, explosiones de granadas...

Cuando las ráfagas de las pistolas ametralladoras responden, los hombres de los otros sectores que escudriñan ansiosamente la noche con sus ojos inyectados en sangre saben que los japoneses atacan a la bayoneta y con machete...

¿Resistirá el perímetro de defensa?

Tres minutos, cinco, diez, y todo ha terminado. Solamente los gritos de los heridos y los gemidos de los moribundos quiebran el silencio restablecido. Los camilleros avanzan a tientas en la oscuridad.

De vez en cuando se enciende una luz roja y brillante como la de un incendio, y los disparos siguen retumbando. Una vez más, los japoneses han tendido una de sus horribles trampas; han arrastrado sin acabar con ellos a dos o tres heridos de una posición capturada hasta el centro de un sendero. Uno de los enfermeros ha tropezado con un alambre haciendo detonar tras él una bengala, a la luz de la cual los japoneses han hecho fuego sobre las siluetas bien definidas, blanco seguro...

Cuando todo recobra la calma, un soldado lleva, de posición en posición, las magras raciones de los hombres. La oscuridad es tan impenetrable que debe guiarse siguiendo con una mano viejos cables telefónicos, verdaderos hilos de Ariadna, que permiten encontrar los puestos avanzados en ese dédalo de árboles y de matorrales ponzoñosos.

Hacia las once de la noche, los mecánicos sacan de su refugio dos o tres de los P.40 recubiertos de ramaje, y calientan los motores.

Los pilotos despegan a la luz de candilejas improvisadas —bidones llenos de arena rociados con nafta inflamada— y parten dispuestos a ametrallar las chalanas de desembarco enemigas en la bahía de Manila.

Para los pilotos es un esfuerzo perpetuo, pues los Curtiss no están equipados para el vuelo nocturno. Los mecánicos han improvisado con planchas de hierro acanaladas burdos

parallamas sobre los colectores de escape que desafortunadamente disminuyen más aún la potencia disponible de los motores empleados.

Además, la alimentación es tan deficiente que la vista de los pilotos disminuye considerablemente y —como es natural— la visión nocturna es la primera afectada...

Cada decolaje es una operación angustiosa. El avión que se desvía algunos grados de la línea recta, o aquel cuyo motor pierde doscientas revoluciones, se estrella irremediablemente contra los árboles.

En dos noches, tres aviones quedan destruídos y dos pilotos mueren. El tercero, teniente Baker, con quemaduras espantosas, requiere para su curación medios distintos de los improvisados con que se cuenta en Baguio. El capitán Villamor lo transporta a Mindanao en su viejo Bellanca, pero el pobre herido, enloquecido de dolor, aprovecha un momento de distracción del piloto para abrir la portezuela, que el viento arranca, y arrojarse al vacío...

En la noche del 26 de enero el general Georges decide lanzar los siete aviones que le quedan en un ataque espectacular contra los aeródromos de Nichols y Nielsen en Manila, convertidos a la sazón en principales bases aéreas japonesas de las Filipinas.

Después de mediodía el médico examina a los dieciséis pilotos, uno por uno, para elegir los que están en mejores condiciones físicas. Es lamentable. Han perdido, término medio, unos veinte kilos, y su tensión arterial es tan baja que normalmente, según los términos del informe final del general Georges, "debería hasta prohibirles montar sobre el ala de un avión en tierra..."

Sus piernas devoradas por las sanguijuelas están cubiertas de úlceras purulentas, y la disentería ha atacado a todos tan gravemente que media hora de vuelo es un martirio sin nombre.

Finalmente se designa a Bud Wagner para conducir la operación, y a Woolery, Stinson, Hall, Obert, Ibold y Brown para acompañarlo.

Se terminan febrilmente los preparativos para la misión.

Dos aviones japoneses que reconocen Baguio por turno a partir de mediodía, distinguen el camión-tanque de agua que comienza a regar el centro de la pista y lo destruyen. Esto es grave, puesto que va a ser imposible evitar que se levante polvo en el momento de la partida.

Como se trata de sorprender al enemigo y evitar que los sitiadores comuniquen a sus vigías de defensa antiaérea apostados a lo largo de la costa cualquier movimiento de aviones lanzando cohetes multicolores, es preciso que los acontecimientos se sucedan velozmente.

Un hombre está apostado junto a cada bidón de la línea de candilejas, listo a encenderlo en el segundo exacto en que los motores se pongan en marcha...

La luna brilla en el cielo; la tarea de los pilotos se verá facilitada en cierto grado.

A la señal dada con un silbato, doce antorchas se encienden al mismo tiempo, mientras la partida simultánea de los siete Allison de 1.200 CV desgarra brutalmente el silencio. No hay tiempo para calentar los motores, pues es preciso que los aviones estén sobre el mar antes de que los sirvientes japoneses de la defensa antiaérea puedan poner sus piezas en batería.

Uno tras otro, los seis primeros P.40 logran despegar, pero una nube impenetrable de polvo se eleva, más densa con el decolaje de cada nuevo avión. El piloto del séptimo, enceguecido, pierde de vista la pista, zigzaguea como un ebrio, y el avión clava la nariz a ciento cincuenta kilómetros por hora y capota. Tres de las bombas que transporta debajo de sus alas explotan, y los restos desmenuzados del Curtiss se incendian.

Con quemaduras graves, el cuerpo acribillado por las esquirlas, el teniente Ibold es arrancado de las llamas por dos de sus camaradas que se precipitan hacia el lugar del hecho, uno de los cuales muere al ser alcanzado por un proyectil que explota en la hoguera.

El silbido característico producido por la formación de

Curtiss en vuelo se pierde en dirección a Corregidor, hundiéndose en la noche.

Los japoneses, que ya no creen en la existencia de la aviación norteamericana, no han tomado ninguna precaución en materia de defensa pasiva.

Las luces de Manila tienden un brillante collar de perlas alrededor de la bahía, reflejado en delgadas franjas luminosas sobre el mar en calma.

Desde Cavite hasta Calumpit los edificios y los cuarteles están iluminados y los pilotos se orientan fácilmente. Pero la húmeda planicie de Paranaque está cubierta por una capa de bruma, blanca como la leche al claro de la luna, bajo la cual están los aeródromos de Nichols y Nielsen.

¿Queda techo debajo? ¡Difícil decisión!

Arriesgando el todo por el todo Bud Wagner decide atacar Nichols, mientras que otros tres aviones se encargarán, conducidos por Woolery, de Nielsen.

Los Curtiss descienden a plomo piloteando por instrumentos a través de la bruma, que flota a una treintena de metros del suelo...

La sorpresa es total.

Una hilera de Betty y Zero es ametrallada delante de la torre de control de Nichols; veinticuatro aviones arden. El casino de suboficiales, con todas las ventanas iluminadas como en tiempo de paz, recibe dieciséis impactos directos de bombas anti-personal de treinta kilos, que perforan las persianas y masacran a todos sus ocupantes. En un solo dormitorio, más de treinta japoneses mueren o quedan heridos.

En el aeródromo de Nielsen se repite la misma escena. Trece bombarderos enemigos quedan destruídos.

Los seis Curtiss P.40 regresan a la base sin un rasguño...

"Si hubiésemos tenido sesenta aviones P.40 en vez de seis, habríamos podido quizá cambiar la situación. Todas las noches oíamos furiosos las transmisiones de senadores o generales que prometían a los Estados Unidos una pro-

ducción de cuarenta mil aviones para fines de 1942. Sin duda. Pero eso no mejoraba mucho nuestra situación; habríamos preferido cuatro aviones suplementarios en seguida.

"Siempre demasiado tarde, siempre demasiado tarde." [1]

Los japoneses, sacudidos por el ataque de Manila, lanzan una serie de asaltos furiosos que se prolonga durante toda una semana. Una de sus patrullas consigue penetrar hasta el aeródromo, y lanza dos granadas contra la carpa del general Georges, pero finalmente es rechazada.

El 8 de febrero, el 24º Comando de Interceptación recibe orden de llevar a cabo una misión especial diurna requerida por MacArthur. Las baterías de Corregidor quieren fotografías aéreas de la región comprendida entre Ternate y Cavite, a fin de tratar de detectar el emplazamiento de tres piezas de artillería pesada enemigas cuyo bombardeo se está volviendo peligrosamente preciso.

Como no hay avión de reconocimiento, se monta una cámara fotográfica en el lugar del asiento delantero de un viejo biplano de adiestramiento Stearman PT 13...

Pasearse a ciento ochenta kilómetros por hora a plena luz del día, sin siquiera la defensa de un revólver, sobre Cavite, es correr al suicidio. Es otra vez el heroico capitán Villamor quien se ofrece voluntariamente para la misión.

La patrulla de seis P.40 dirigidos por Ben Brown tratará de protegerlo contra los Zero...

Una hora después de su partida todavía no se tienen noticias, y todo el personal que no está de guardia se reúne alrededor de la carpa del general, en suspenso ante el altoparlante sintonizado en la frecuencia de los aviones.

La espera ansiosa se torna insoportable, y por el rostro pálido y macilento del general, tendido en su catre de campaña por un ataque de malaria, corren gruesas gotas de sudor.

---

[1] Carta del coronel A. Ind, jefe del Estado Mayor del general Georges, durante la campaña de Batán, al autor, el 7 de octubre de 1950.

—*Hullo Leo to 9 MN, Leo to 9 MN, we are coming back...*[1]

Regresan, pero doce Zero despegan debajo de ellos.

Va a ser ahora una carrera con la muerte. ¿Logrará el Stearman tomar la delantera? Es un drama, pues para proteger el aterrizaje del avión fotográfico, los P.40 deben literalmente cubrirlo con sus fuselajes.

Ello quiere decir también que perderán la ventaja de su altura, único factor que permite resistir a los Zero.

Aquí están.

Todos se precipitan hacia la pista.

Los tensores del Stearman, lanzado en picada vertical, vibran como las cuerdas de un arpa. Villamor lo endereza a ras de los árboles, efectúa dos virajes bruscos y se posa. Tres de los seis Curtiss, para acompañarlo hasta el fin, han bajado sus ruedas y sus alerones, mientras los otros tres describen un círculo cerrado alrededor de la pista, rozando los árboles...

Seis flechas brillantes surgen del cielo: los Zero que pican a todo motor. Pero el Stearman empujado por una treintena de hombres ya está al abrigo que le prestan los peñascos.

Los P.40 suben sus trenes y sus frenos de picada. Desesperadamente, con la hélice a paso bajo, tratan de ganar los mil metros de altura que constituirán para ellos toda la diferencia entre la vida y la muerte.

Llevados por su ímpetu, los Zero yerran su primera pasada y disparan en vano; han sobrestimado la velocidad de los Curtiss...

Los cazas japoneses describen un viraje amplio y escarpado y luego vuelven sobre los P.40, que se han reagrupado de a dos para protegerse mutuamente.

Los Curtiss, casi en el límite de la pérdida de velocidad, están perdidos irremediablemente en esta lucha contra los Zero, ágiles y rápidos como víboras...

De pronto, cuando éstos últimos se dispersan batiendo

[1] Hola, Leo a 9 MN, Leo a 9 MN, volvemos...

las alas, eligiendo cada uno su P.40, los otros seis Zero llegan por detrás, desde la dirección del sol. Sorprendidos, creyendo vérselas ante un refuerzo norteamericano, se alejan.

Es un milagro, y Ben Brown, piloto de caza experimentado, toma la ocasión por los cabellos. Los Curtiss se abalanzan temerariamente contra el grupo desordenado de aviones enemigos, hacen fuego y se zambullen en las nubes...

Dos Zero caen en tirabuzón, vomitando humo, un tercero se estrella envuelto en llamas y el cuarto explota, cubriendo al aeródromo de fragmentos ardientes. El cuerpo destrozado del piloto cae entre dos refugios.

Ahora la defensa antiaérea de Baguio abre fuego contra los cazas japoneses desorientados.

Un Zero seguido de cerca trepa hacia las nubes y se sumerge en ellas...

Segundos más tarde resuena el tableteo de las ametralladoras de un Curtiss y el estrépito de un choque... Los restos entremezclados de dos aviones caen en cascada a través de la capa de estratocúmulus; no se ven paracaídas.

Diez minutos después, los cinco Curtiss sobrevivientes aterrizan sin tropiezos. El que falta es el teniente Earl R. Stone (h), que tenía en su haber cuatro victorias confirmadas.

El 12 de febrero, Baguio queda liberado por la retirada de las tropas que retroceden hacia el sur, bajo la presión del adversario. Los japoneses que se habían infiltrado tras las líneas norteamericanas y cercaban a Baguio son rechazados poco a poco hacia la punta de Logaska.

Los cinco P.40 vuelven a instalarse en las dos pistas del litoral —tres en el aeródromo de Batán y dos en Tacloban— donde durante quince días resistirán veintiséis bombardeos del enemigo.

Los pilotos, agotados, realizan cada uno dos misiones diarias. Se trata sucesivamente de reglajes de artillería, lanzamientos de fardos con abastecimientos de sanidad a las

tropas de los frentes aislados en la selva, ametrallamientos y bombardeos de puestos japoneses...

Abaten siete bombarderos en picada del tipo 97, pero pierden al teniente Hynes, derribado en el transcurso de un combate contra cinco Zero a los cuales hace frente solo.

Ya no quedan más que cuatro P.40, pero los mecánicos de Mindoro han logrado reparar dos Curtiss seriamente averiados que habían quedado abandonados en un rincón del hangar bombardeado en el mes de diciembre anterior, y este refuerzo inesperado eleva la moral de todos.

Esa misma noche, Woolery y Hall despegan en los dos nuevos P.40, cuyos motores prácticamente flamantes son la envidia de todos los pilotos. Por primera vez interceptan un *Photo-Joe* [1], bimotor Betty liviano que todos los días a la misma hora llega a tomar sus placas sobre Corregidor...

Atrapado entre dos fuegos, el Betty trata de zafarse. Los dos Curtiss atacan simultáneamnte, y bajo los ojos aterrados de los testigos anonadados, a la primera ráfaga que disparan, los dos cazas norteamericanos se desintegran en el aire con algunos segundos de intervalo...

Woolery y Hall perecen.

El drama conmueve profundamente a todo el personal de aviación y sólo al día siguiente la policía militar ofrece la solución del misterio. Un saboteador sakdalista proja-ponés capturado ha revelado bajo tortura que los hombres del grupo de San José, en Mindoro, habían recibido instrucciones especiales de sabotear los aviones. Bastó quitar algunas balas explosivas de sus vainas y encastrarlas con una barra en el ánima de las ametralladoras, donde quedaron bloqueadas. Al disparar el piloto, los tubos explotaron, quebrando el larguero y desgarrando el ala que cedió a su vez...

Los sakdalistas habían trabajado en Mindoro en los dos P.40 reparados, y los armeros de Tacloban, que apenas

---

[1] Avión fotográfico. *(N. del T.)*

habían tenido tiempo de verificar la carga de las ametralladoras, no pudieron advertir el sabotaje.

Ciertamente, la velada es triste. Las noticias del mundo aliado son, de uno a otro extremo de la tierra, más y más deprimentes. Rommel ha retomado Bengasí, y el *Prince of Wales* y el *Repulse* han sido hundidos frente a Singapur...

Cada día los sitiados están más y más aislados.

Y llega el 3 de marzo.

A las 11 y 30 horas el general Georges recibe un llamado de *Palafox* —indicativo de llamada del puesto de observación situado en el monte Mariveles— sobre la frecuencia de radio Roja, reservada para mensajes urgentes transmitidos en lenguaje claro.

"Dos petroleros grandes, cuatro transportes de tropas, entre ellos un buque de veinte mil toneladas aproximadamente, se dirigen a la bahía de Subic."

Son los refuerzos esperados por el comando japonés para lanzar el ataque final que arrojará a los norteamericanos al mar. En lugar de llevarlos hasta Manila por tierra, el enemigo prefiere desembarcarlos directamente en Olangapo, puerto de la bahía de Subic.

La media docena de bombarderos todavía en poder de la fuerza aérea del Ejército norteamericano en el sudoeste del Pacífico está en Australia, empleada por la Marina para misiones de reconocimiento de gran radio de acción.

La operación japonesa se desarrolla apaciblemente, en pleno día.

Sin pérdida de tiempo el general Georges toma su decisión, y hace venir al capitán Dyess, comandante del escuadrón número 21. Este gran muchacho flaco y desgarbado es el último sobreviviente —junto con Bud Wagner, al que MacArthur acaba de enviar de regreso a Puerto Darwin— del grupo de ochenta pilotos que el general trajo consigo de los Estados Unidos hace justamente un año.

Expone la situación en pocas palabras. Dyess debe hacer montar en su avión los lanzabombas que el sargento Jack

Day —jefe de mecánicos de Tacloban— ha improvisado. La tentativa de ensayarlo debe realizarse entonces o nunca. Fabricado con viejos resortes de válvulas y con piezas de automóviles, el aparato permite a un P.40 transportar una bomba de doscientos cincuenta kilogramos. Pero, como sólo hay dos de estas bombas de reserva, es preciso que dé resultado.

Dyess decide hacer dos viajes. Un P.40 lo escoltará y otros dos protegerán la operación desde cuatro mil metros de altura. En una hora todo estará listo para la primera misión.

Dyess ha despegado. El Curtiss, recargado, se estremece y vibra.

Tres minutos más tarde, los tres P.40 de protección pasan sobre el cuartel general en impecable formación de desfile, y desaparecen tras el monte Mariveles, que eleva hasta mil metros su cráter gigantesco ocultando el horizonte noreste.

Solamente a través del monótono comentario del control radar puede el general Georges seguir a sus aviones...

"Aquí Prestone, aquí Prestone, 9 MN... distancia 18 azimut 220 — distancia 19 azimut 225 — distancia 18.50 azimut 220..."

Los aviones deben trepar en espiral sobre la zona amiga, a fin de tomar altura, metro a metro, impulsados por los Allison sofocados...

"Distancia 19.50 azimut 215..."

¡Ya está! Han puesto proa a la bahía Subic.

"Distancia 22 azimut 216..."

El ruido de los motores se ha apagado en medio del rugido perpetuo de la artillería japonesa que dispara allende la montaña. Solamente el ojo eléctrico, impersonal y frío, del SCR 228, ubica y sigue sobre su pantalla a los aviones invisibles.

Los tres transportes de tropas maniobran a fin de atracar junto al muelle de Olangapo, cuando los Curtiss pican...

La bomba de Dyess roza el casco del mayor, y explota entre el costado del buque y el muelle, levantando una columna de agua que cae en tromba sobre los puentes.

Con un impacto de más de diez toneladas, la onda de choque se propaga bajo el agua por efecto de las piedras inamovibles del malecón, separa las chapas de la obra viva del buque que en seguida se escora visiblemente...

Los puentes están atestados de soldados indefensos que los P.40 ametrallan ahora con furia. Racimos de seres humanos se arrojan al mar.

Uno de los petroleros que trata de escapar es, a su vez, atacado. Los proyectiles incendiarios perforan los mamparos de los tanques, la nafta fluye en libertad, inundando los pasadizos... De pronto se inflama en un verdadero volcán de llamas.

Una napa de fuego de un kilómetro cuadrado se extiende sobre la bahía, en cuyas aguas nadan centenares de soldados...

"Distancia 14 azimut 225... Distancia 08 azimut 225..."

Los aviones regresan a fin de reabastecerse de munición.

¡La alegría de los pilotos es indescriptible!

La segunda bomba es transportada, armada y montada a brazo bajo el vientre del avión de Dyess por ocho hombres que se ayudan con palancas improvisadas.

Las máquinas vuelven a partir.

El general Georges está inquieto —la ausencia de los Zero lo asombra— y orgulloso a la vez, pues el observador naval del monte Mariveles le anuncia por radio que acaba de ver con su telescopio al transporte de veinte mil toneladas zozobrar con su carga humana...

Esta vez, Dyess decide tomar puntería y dejar caer su proyectil a quemarropa. Se lanza en picada, maniobrando brutalmente al P.40 a fin de mantenerlo en trayectoria rectilínea apuntada a un buque... La estructura fatigada del avión, mil veces reparada, cruje; y sobre el revestimiento del ala saltan remaches...

Al fin la bomba toca al *Nagura Maru* entre sus dos

chimeneas negras de franjas blancas y rojas. El impacto blanquea de espuma el mar en derredor de la nave enemiga, que se inclina y comienza a hundirse.

¡A ametrallar ahora!

Uniendo sus esfuerzos, los cuatro Curtiss concentran sus pasadas sobre el segundo petrolero, pero esta vez sin resultado visible. Tras llevar cada uno dos ataques abandonan la empresa, y dedican su atención a otro transporte...

"Hola Leo, Leo, aquí Prestone 9 MN, ¡atención! Aviones enemigos distancia 30 azimut 010. ¡Atención!"

Pero es demasiado tarde. Antes de que los Curtiss puedan colocarse en formación defensiva o trepar a la altura suficiente, los Zero alertados por los S. O. S. del convoy de desembarco llegan como zánganos furiosos sobre Olangapo.

Esta vez no hay esperanzas. Uno contra diez, casi...

El teniente Fosse se estrella envuelto en llamas sobre los diques de la antigua base naval norteamericana y Stinson choca con otro por evitar a un Zero.

Dyess y Crellin se debaten en su agonía. Su precario estado físico, resultado lógico de las privaciones de los últimos meses, es tal que a cada giro cerrado, Dyess, con los ojos aplastados por el velo negro de los G [1], vomita...

Caen irremisiblemente en el lazo tendido a ras del agua por los Zero que los atrapan, lo mismo que una jauría furiosa se encarniza con un par de jabalíes.

El Curtiss de Crellin comienza a largar humo. El piloto asfixiado se debate y forcejea tratando de abrir la cabina, pero cuando por fin logra su propósito, al conjuro del aire las llamas se avivan y lo rodean...

Dyess, aislado, lucha desesperadamente. En forma hábil logra acercarse considerablemente a Tacloban con cada viraje.

El desigual combate se libra ahora sobre la base. Todo el personal ha acudido, los rostros alzados hacia el cielo

---

[1] Aceleración de la gravedad. *(N. del T.)*

en medio de la impotencia espantosa de los espectadores de una batalla aérea.

El general Georges, con los nervios destrozados, se arrodilla, los ojos llenos de lágrimas, y reza en voz alta...

El Curtiss de Dyess arrastra una larga cola de humo blanco. Está en la vertical del aeródromo, perseguido por los Zero. Súbitamente entra en vuelo invertido y el piloto salta al espacio...

El paracaídas se abre a ras de los árboles; luego el follaje lo traga. La oración de Georges ha sido escuchada, pues ha saltado tan bajo que los japoneses no logran ametrallarlo...

Es el fin del 24º Comando de Interceptación. Ésta es la misión postrera de los cuatro últimos Curtiss P.40 de Batán.

El 9 de abril, los escasos sobrevivientes de las fuerzas armadas norteamericanas de la península capitulaban. Anteriormente, MacArthur había hecho evacuar a Mindoro, en el viejo Bellanca, al capitán Dyess, que debía sobrevivir a las heridas ocasionadas por cinco proyectiles de 7,7 mm. para recibir, de manos del presidente Roosevelt, la Medalla de Honor del Congreso.

NOTA SOBRE EL ZERO

El Zero fué para los japoneses lo que el Spitfire y el Messerschmitt 109 para los ingleses y los alemanes.

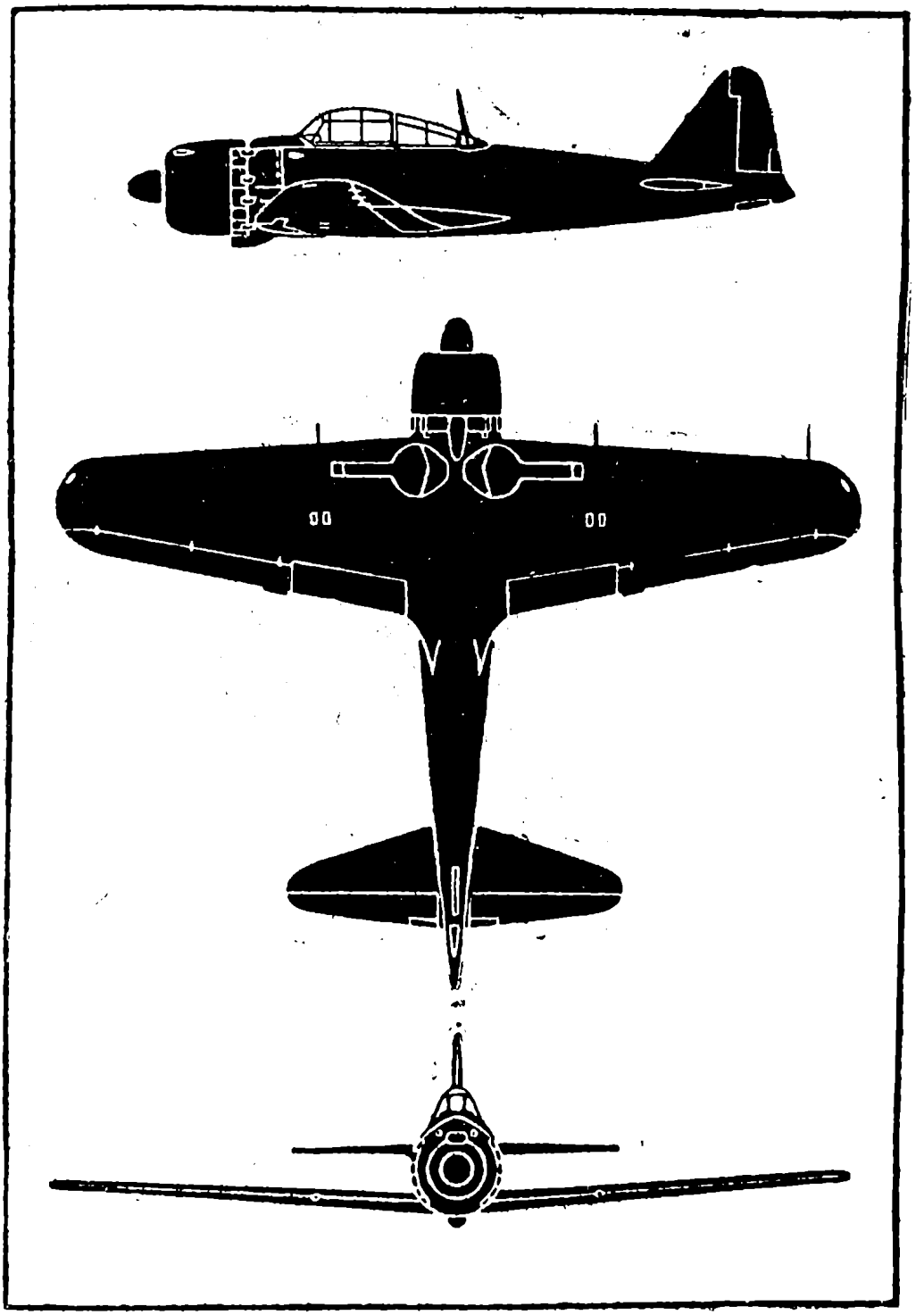
Su verdadero nombre era Mitsubishi A6 M5 "tipo o" para la Marina Imperial japonesa; de ahí su primer sobrenombre de Zero dado por los norteamericanos, sin que ello importara ninguna opinión despreciativa; todo lo contrario.

Fácil es comprender la razón por la cual el personal de los servicios de *intelligence* norteamericanos y los pilotos se encontraran pronto frente a la necesidad de dar nombres-código a los aviones japoneses. Era imposible reconocerlos en el sistema increíblemente complicado que regía las denominaciones en la industria aeronáutica japonesa, aparte de las dificultades de pronunciación.

Todos los aparatos militares japoneses recibían en la etapa experimental un nombre (Ki) oficial distribuído por orden cronológico de concepción, común a todos los constructores. Más tarde, una vez producidos en serie y distribuídos a las escuadrillas, se les adjudicaba una matrícula que comprendía el nombre del constructor, una cifra indicadora del año de producción según el calendario japonés, una descripción de sus funciones en código, y un número correspondiente al tipo o subtipo.

Para aumentar la complejidad del todo, el calendario japonés comienza en el año de la fundación del Imperio, en 660.

Hasta 1939 (o sea el año 2599 en el Japón), la aviación



EL ZERO

militar y naval utilizaban las dos últimas cifras como designación del tipo. Por ejemplo, el tipo 99 era el bombardero en picada Val, pero también el bimotor Betty en su primera versión.

A partir de 1940 (año 2600) el ejército utilizó la cifra 100 y la marina el 0. Para los años siguientes solamente se empleó la última cifra.

Esto era sumamente intrincado, tanto más cuanto que un mismo avión construído en dos fábricas diferentes llevaba dos nombres. Hasta más tarde, cuando los japoneses dieron nombres individuales a sus aviones de combate —nombres de fenómenos meteorológicos o de constelaciones astronómicas—, la dificultad subsistió, pues jamás se sabía exactamente el aparato que denominaba, y la pronunciación era imposible según la traducción fonética Romagi.

Fué entonces que la Technical Air Intelligence Unit (T. A. I. U.) [1], dirigida por el coronel MacCoy y encargada específicamente del estudio de los materiales aeronáuticos japoneses, decidió abocarse a la solución del problema.

Por entonces —principios de 1942— se llamaba Zero a todos los aviones enemigos, si eran cazas, y Mitsubishi si tenían más de un motor. Era demasiado vago y hasta peligroso en las evaluaciones del potencial de un aeródromo enemigo determinado.

MacCoy concibió la idea de dar a cada aparato japonés un nombre arbitrario, generalmente un nombre de pila común.

Fué así que en un mes se distribuyeron más de setenta y cinco nombres: *Jake, Pete, Rufe, Zee,* etc. La selección permitía deducir fácilmente que el autor era oriundo de Tennessee...

Cuando MacCoy comenzó a transmitir a Wáshington los resultados de sus trabajos, literalmente embotelló los servicios de transmisión. MacArthur, comandante en jefe

---

1 Unidad de Inteligencia Aérea Técnica. *(N. del T.)*

del teatro de operaciones, cuya confianza en la aviación era entonces muy limitada, promovió un verdadero escándalo, creyendo que los aviadores se comunicaban con el Pentágono a sus espaldas en un código especial. Para conformarlo, MacCoy dió el nombre de la señora de MacArthur —*Jane*— al nuevo bombardero Mitsubishi tipo 97 KI 213.

Convencido, MacArthur se tranquilizó hasta el momento en que sus ojos se posaron sobre algunas de las coplas populares que los pilotos solían componer —que muy rara vez pertenecían al género lisonjero ni se prestaban para recitados de salón— sobre las personalidades femeninas de los aviones. Una nota seca de MacArthur obligó a transformar al *Jane* en *Sally*.

Pronto se suprimió el calendario, y la T. A. I. U. comenzó a bautizar a los aviones con nombres de amigos o parientes.

Frank, Frances y *Joe* —nombres de pila de los coroneles MacCoy, William y Grattman, jefes de la T. A. I. U.— fueron seguidos inmediatamente por *Loise* y *June*, esposa e hija, respectivamente, de MacCoy.

Si se piensa que los japoneses no produjeron menos de 118 tipos de aviones militares diferentes en cinco años, resulta fácil imaginar el rompecabezas chino (si puedo expresarme así) que significaban los bautizos sucesivos, dado que era indispensable elegir nombres claros, cortos —tres sílabas como máximo— y que no se prestaran a confusiones en la enunciación radiotelefónica.

El Zero, a pesar de su denominación oficial de *Zeke*, conservó siempre su nombre original, ya bastante popular.

Este aparato fué para los norteamericanos la fuente de una sorpresa, muy penosa por cierto. En 1941 abrigaban la firme convicción de que los japoneses sólo tenían cazas viejos y ridículos, biplanos o monoplanos de tren fijo, correspondientes a sus propias máquinas anticuadas de 1930. Las revistas especializadas y los "técnicos" de la prensa sustentaban escrupulosamente esta creencia, lejos de sospechar que los mismos norteamericanos estarían muy con-

tentos de poder utilizar sus viejos Bocín P.26 de tren fijo en las Filipinas.

Resulta superfluo criticar esta actitud peligrosa de menosprecio del adversario. En 1941 Hitler cometió el mismo error frente a la aviación y a las fuerzas blindadas rusas y, como desgraciadamente la historia siempre se repite, la misma actitud imbécil prevalece hoy en día con respecto a la aviación soviética, y son los mismos incorregibles quienes la adoptan.

Como es lógico, el despertar fué muy duro; los pilotos norteamericanos comprendieron pronto que entre la actitud oficial y la realidad mediaba una gran distancia. Era imposible trabarse en combate rodeando al Zero que viraba y trepaba, escurridizo como una víbora.

El primer piloto que vivió esa experiencia fué el teniente George Whiteman, durante el ataque a Pearl Harbor, el 7 de diciembre de 1941, y pagó con su vida una lección que sus camaradas aprenderían a su vez al precio de mucha sangre y muchas lágrimas...

Uno tras otro, los cazas aliados tuvieron que caer para hallar las tácticas adecuadas contra este pequeño y ágil bólido.

La situación tenía cierta semejanza con la de la Luftwaffe con su Messerschmitt 109 contra el maniobrable Spitfire.

Dada la reputación del Spitfire —reputación por otra parte no usurpada, por cuanto se trataba de un espléndido avión de combate que los pilotos adoraban—, la R. A. F. envió sin demora a Darwin una escuadra australiana desde Inglaterra.

Esta unidad escogida, equipada con Spitfire IX A y comandada por el famoso vicecomodoro "Killer" Caldwell, estaba integrada solamente por pilotos experimentados que habían combatido contra la Luftwaffe durante un año, y llegó a Australia con su equipo completo, incluído un control radar impecable.

La situación era crítica, y "se iba a ver lo que se vería".

Pronto se lo vió. Los pilotos australianos hicieron caso omiso de las advertencias de los pobres pilotos de caza norteamericanos, con sus P.40, atribuyendo su pesimismo al amor propio herido.

El 2 de mayo de 1943, veintiún bombarderos japoneses escoltados por treinta Zero llevaron una incursión contra Darwin. La interceptación, a cargo de treinta y dos Spitfire dirigidos por un control inglés, fué magnífica. Pero después de la batalla, cuando se echaron cuentas, fué menester convenir en que se habían perdido trece Spitfire contra un bombardero enemigo y cinco Zero destruídos.

El entusiasmo de los pilotos de caza australianos se enfrió en cierto grado.

El 30 de junio de 1943, veintisiete Betty escoltados por treinta Zero reincidieron. También esta vez la interceptación fué perfecta, pero, contra ocho bombarderos y dos cazas japoneses derribados, seis Spitfire, sobre un total de cuarenta y uno que partieron, no regresaron. Los australianos comenzaban a darse cuenta de la verdad de los hechos, pues esta vez habían evitado a los Zero en todo lo posible, concentrándose en los bombarderos.

A pesar de toda su experiencia, los más grandes "ases" aliados terminaban siempre por dejarse atrapar, y en la aviación de caza el primer error cuesta por lo general la vida.

El gran Tommy Mac Guire —"as" del Pacífico después de la partida de Bong—, con sus treinta y ocho victorias, de las cuales veintiuna correspondían a Zero, no fué una excepción.

El 7 de diciembre de 1944, cuando se cumplían exactamente tres años de la muerte de Whiteman, Mac Guire conducía una patrulla de cuatro P.38 Lightning que operaban sin misión específica sobre los aeródromos enemigos de Cebú y Los Negros. Otro integrante de la patrulla era el mayor Rittmayer, con catorce victorias.

A dos mil pies sobre Los Negros acababa de deslizarse entre las montañas un Zero pintado de un hermoso negro

brillante con sus dos soles rojos en las alas. Este avión enemigo —como se supo al día siguiente— acababa de ametrallar una lancha torpedera norteamericana que buscaba un piloto cuyo avión había sido derribado sobre el mar, y volvía, probablemente escaso de munición.

Los cuatro Lightning se lanzaron en picada. El Zero esperó pacientemente que estuvieran dentro del alcance de sus armas, efectuó un viraje brusco a la izquierda y se encontró a la cola de Rittmayer. Una ráfaga bien dirigida incendió uno de los motores del Lightning. Rittmayer, sorprendido, pidió ayuda, y Mac Guire acudió. El Zero invirtió su giro, describió un viraje e hizo fuego. Mac Guire se estrelló envuelto en llamas. Un *looping*, una última ráfaga, y los restos del avión de Rittmayer se esparcieron sobre el aeródromo enemigo. Habiendo consumido su munición, el Zero esquivó calmosamente a los otros dos Lightning, que no lograron alcanzarlo; y cuando otros seis Zero despegaron en auxilio de su camarada, los norteamericanos abandonaron el combate a plena potencia dando gracias por haber podido escapar con vida de la aventura.

Gracias al cielo no todos los pilotos japoneses poseían esta envergadura.

Uno de los pilotos que prestó servicios en la R. A. F. a mis órdenes en 1945, en aparatos Tempest, un inefable australiano llamado Bay Adams (ver *Le Grand Cirque*), me narró su primer combate con los Zero, que tuvo lugar el 6 de julio de 1943 sobre Darwin.

Integraba una formación de veinticuatro Spitfire que interceptaron la clásica incursión bisemanal de veintisiete bombarderos escoltados por veintiún Zero. Siguiendo sus instrucciones se abalanzaron al punto sobre los bombarderos, de los cuales diez fueron derribados sin pérdidas, y el resto largó sus bombas. Cumplida su misión, los Spitfire trataron de retirarse sin trabarse en lucha con los Zero, pero la escolta, muy agresiva, reaccionó violentamente y fué preciso hacer frente a los Zero embravecidos.

Bay, que acababa de pulverizar un Sally, cometió la im-

prudencia de abalanzarse por detrás de un Zero que se lanzó en una picada no muy pronunciada. Apenas hubo el Spitfire hecho fuego a quinientos kilómetros por hora, el Zero describió un *looping* perfecto de doscientos metros de radio y volvió a colocarse a la cola del atónito Bay, que felizmente tuvo la reacción instintiva de invertir el avión y lanzarse en picada vertical desde siete mil metros hasta el nivel del mar.

Ese día cayeron siete Spitfire, y solamente dos Zero se unieron al *score* de diez bombarderos.

*

Estos diversos ejemplos demuestran que el Zero era un adversario de talla en manos de un piloto de fuerza mediana.

¿Cuál era entonces el secreto de los ingenieros japoneses que lo habían diseñado?

El coronel Hayward, del centro de ensayo en vuelo del aeródromo Wright, da la respuesta en una frase:

¿El Zero? Es un avión de turismo liviano equipado con un motor de 1300 caballos.

En efecto, vacío pesaba 1.780 kilogramos, mientras que el Spitfire IX, con iguales dimensiones y un motor apenas más poderoso, pesaba 2.995.

Los dos aviones llevaban, empero, como armamento principal, dos cañones de 20 mm. y una carga de munición equivalente.

Comparado con los dos cazas norteamericanos comunes de 1944 —el P.47 G. y el P.38 G.—, el Zero de 1942 trepaba a 3.000 metros en exactamente tres minutos y al ángulo realmente extraordinario de 45°, mientras que los dos cazas norteamericanos necesitaban cuatro minutos.

El Mustang P.51, el más veloz de los cazas del ejército norteamericano en 1944, con 1.950 CV, apenas daba a 7.000 metros ciento cincuenta kilómetros por hora más que el Zero de 1942. Además, en 1944 los Zero fueron

reemplazados en primera línea por los George, que lograban fácilmente sus seiscientos ochenta kilómetros por hora.

El verdadero secreto del Zero residía en su sistema de construcción. En lugar de estar concebido en piezas separadas —alas, fuselaje, empenaje, soporte, motor, etc.— montadas juntas, la estructura del Zero era "integral", es decir, de una sola pieza, o más exactamente de dos partes "integrales".

El soporte del motor, la carlinga y el asiento del piloto formaban un solo bloque rígido con las alas de larguero doble continuado. A este conjunto se yuxtaponía otro bloque consistente en la parte posterior del fuselaje y los empenajes, unidas firmemente las dos partes por una corona de ochenta bulones.

Todos nuestros ingenieros nos dirán que desde el punto de vista del plan de producción racional la idea no tenía sentido. Quizá esto sea verdad; pero en todo caso, solamente en la fábrica de Nagoya, se construyeron siete mil Zero en tres años.

La economía de peso así obtenida era del orden del 45 %, y sin embargo la estructura era a la vez compacta y muy liviana. Los metales preciosos livianos —en la fabricación de los cuales los japoneses habían llegado a ser maestros— eran empleados al límite extremo de resistencia.

El motor en estrella de 14 cilindros, Nakajima Sakaé, que lo impulsaba —derivado de nuestro fiel y antiguo Gnome y Rhone K-14, que terminó por hacernos creer que éramos los únicos que no podían hacer funcionar nuestros propios motores— pasó de 1940 a 1943, de 1.020 CV a 1.315 CV de potencia en el despegue. Además poseía un compresor de dos etapas, un carburador invertido y una hélice de tres palas Mitsubishi-Hamilton de 3,10 m. de diámetro. Con este último motor el Zero alcanzó 544 kilómetros por hora a 6.000 metros de altura (resultado de las pruebas realizadas en el aeródromo Wright con un avión capturado en estado relativamente bueno).

Tampoco conviene olvidar en ningún momento que se

trata de un caza con base en portaaviones, con todas las dificultades que ello importa, desde el tren de aterrizaje hasta las cajas estancas de las alas para asegurar su flotabilidad.

En cambio, no siendo la construcción de un caza perfecto otra cosa que una serie de compromisos, el Zero tenía una gran debilidad. Los ingenieros japoneses que lo habían concebido sólo habían tenido en vista una máquina de ataque, sin prever nada para la defensa. Era un método algo semejante al adoptado por los ingenieros alemanes de 1939, e, igual que ellos, lo pagarían caro.

El Zero era un avión ofensivo, que debía vencer y derribar al enemigo sin demora antes de que éste pudiera devolver el golpe. No tenía ni tanques protegidos autoobturales, ni blindaje para el piloto. Era una trampa de fuego.

Mientras que los aviones aliados, más pesados, podían soportar desgastes enormes y al mismo tiempo salvar la vida preciosa del piloto, el Zero, conjunto muy resistente a las maniobras más violentas y cerradas —tenía 12 G—, cedía al impacto de proyectiles, sus tanques de combustible se incendiaban, y literalmente se desintegraba en el aire como papel de seda.

La técnica de combate contra un aparato de esta naturaleza consistía en mantenerse fuera de su alcance, y llevar el combate sobre un plano vertical evitando los giros horizontales. Los Focke Wulf emplearon las mismas tácticas contra nosotros cuando teníamos Spitfire, pero la velocidad del caza inglés permitía reducir los desgastes. Una vez bien asimilada la maniobra, el piloto aliado que lograba sobrevivir siempre podía traducir en velocidad el peso superior de su aparato, y negándose a virar terminaba por disparar contra el Zero. Por lo general, una sola ráfaga de 20 ó 13 mm. era suficiente.

Las características generales del Zero eran muy ortodoxas: 11 metros de envergadura por 9,03 m. de longitud. Una superficie alar cómoda de 22 metros cuadrados le aseguraba una carga alar muy débil del orden de 100 kilo-

gramos por metro cuadrado, mientras que, por ejemplo, mi Tempest soportaba 269. La construcción era muy esmerada, y el puesto del piloto cómodo, si bien de dimensiones algo exiguas para un piloto europeo normal.

Los instrumentos estaban bien dispuestos y al alcance de la mano. Los accesorios, de buena calidad, eran por regla general aparatos norteamericanos construídos con licencia. Como únicas excepciones, los indicadores de combustible —factor muy desagradable para los pilotos obligados a volar casi constantemente sobre el mar— eran poco seguros, y el circuito hidráulico adolecía de pérdidas crónicas.

El armamento comprendía dos cañones Oerlikon livianos de 20 mm. instalados en las alas con cien proyectiles por cargador, como así también dos ametralladoras de 7,7 mm. en el capot con 600 proyectiles cada una.

Debajo de las alas, un montaje permanente permitía transportar ya fuese dos bombas de sesenta kilos cargadas con fósforo, detonadas por cápsula barométrica para el bombardeo aéreo de formaciones de Superfortalezas, o bien para las misiones *Kamikase* dos bombas de 250 kilos no desprendibles. Con esta última carga, toda maniobra que implicase G negativos era evidentemente imposible.

El Zero disponía de tres tanques internos de combustible con una capacidad total de 780 litros, y de un tanque desprendible —fué el primer caza del mundo así equipado— de 470 litros suspendido entre las dos patas del tren de aterrizaje retráctil. Esto le daba un radio de acción de alrededor de quinientos kilómetros, enorme para la época.

Una versión especial del Zero fué construída con destino al ejército imperial japonés. Para aumentar la rapidez de las evoluciones laterales se cercenaron las alas (en forma algo semejante a lo ocurrido con el Spitfire V D). Su primer nombre-código fué *Hap*, por el general Henry "Hap-pour-les-amis" [1] Arnold, comandante en jefe de las fuerzas aéreas de Estados Unidos.

---

[1] Hap para los amigos. *(N. del T.)*

Una pequeña anécdota nos dice que no duró mucho tiempo:

Un día, en una reunión de Estado Mayor celebrada en Wáshington, un oficial describía la batalla de Leyte ante una asamblea de generales regocijados, explicando que gran número de Hap habían sido derribados envueltos en llamas...

Arnold saltó, preguntando con tono alterado quién había bautizado con ese nombre al aparato. El oficial, cortado, sólo atinó a contestar que se estaba a punto de cambiar ese nombre impertinente, y sin siquiera saber si Arnold estaba realmente enojado, telegrafió con urgencia a la T. A. I. U. a fin de que cambiaran el nombre.

Hap se convirtió entonces en *Hamp,* pero dos años más tarde, en el momento del armisticio, el personal de la T. A. I. U. seguía riendo.

Capítulo Tercero

UNA JORNADA EN MALTA

1942

Cuando escribí en mi diario:
"Extraña guerra y extraña manera de comenzarla", tenía en mi mente toda esta inmensa confusión de dinero, de material y de vidas humanas; todo ese caos de precipitación y de desorden.

Si nos hubiésemos preparado a tiempo para la guerra, el costo habría sido de una gota de agua en lugar de un océano. Y nosotros, los militares, que al principio no tenemos más que lo que han querido darnos de limosna para defender al país, fracasamos, y los políticos claman por nuestra cabeza, pues es menester encontrar culpables...

Mariscal del Aire SIR HUGH LLOYD,
Comandante de la R. A. F. de Malta en 1941.

"Espero que la lección de Malta jamás caiga en el olvido.

"Espero que nunca más la imprevisión crónica que hasta ahora ha caracterizado a las democracias obligue a nuestros heroicos muchachos a afrontar una lucha tan desigual, y a exceder de tal manera los límites más remotos de la resistencia..."

Mariscal TEDDER,
Comandante en Jefe de la Real Fuerza Aérea.

La primera vez que encontré al subteniente George Beurling, D. S. O., D. F. C., D. F. M.[1] y Barra, fué en Catfoss a fines de julio de 1944.

Acababa de terminar mi período de servicio operativo el 7 de julio con las misiones de apoyo del desembarco en Normandía.

Catfoss era la escuela superior de tiro, donde la Real Fuerza Aérea reunía a los pilotos de cierta experiencia y con victorias en su haber, a fin de tratar de poner en práctica nuevos métodos de tiro, de combate, probar nuevas armas y nuevas miras.

Llegado esa misma mañana, con un grupo de otros pilotos procedentes de los cuatro puntos del cielo en los cuales se luchaba, me dirigí, después de arreglar mis cosas en la habitación que se me destinó, al casino de oficiales, dispuesto a almorzar.

En un rincón del salón vacío, estirado, o mejor dicho enrollado a un sillón, estaba un muchacho vestido con el uniforme de campaña, sin insignias de grado, sin condecoraciones, que llevaba anudado alrededor del cuello un viejo par de medias de seda de mujer...

A mi saludo un poco seco —¿qué diablos hacía ahí ese impertinente?— respondió con un gruñido vago en el

---

[1] *Distinguished Service Order* (Orden de Servicio Distinguido), *Distinguished Flying Cross* (Cruz de Vuelo Distinguido) y *Distinguished Flying Medal* (Medalla de Vuelo Distinguido), respectivamente. *(N. del T.)*

que pude advertir un dejo de ese inimitable acento canadiense.

Me sumergí en la lectura del último número del *Punch* y luego, cansado por el viaje, me quedé completamente dormido, para despertarme finalmente al oír una violenta imprecación:

—*Who are you? Stand up! What the bloody hell do you think you are doing here?...*[1]

Era un recién llegado, también en uniforme de campaña, pero cuyas insignias estaban ocultas por un *Irving Jacket*...[2] Yo lo veía de espaldas y no reconocí en seguida su voz de sargento mayor.

Sin mover un dedo, levantando simplemente la cabeza, mi impertinente respondió con dos sílabas simples, pero que significaban bastante, dichas en inglés.

Su interlocutor literalmente explotó, y entonces reconocí la voz del comodoro Malan, D. S. O., D. F. C. —treinta y dos victorias aéreas—, que comandaba la base de Biggin Hill cuando yo era sargento piloto en Alsacia, y que ahora seguramente era jefe de Catfoss.

—*Out with you and come back only properly dressed!* [3]

Era difícil equivocarse con respecto al tono de la orden furiosa.

Esta vez el canadiense comprendió que se las veía con una parte más fuerte, y, con una sonrisa de insolencia exasperante, se levantó dulcemente, sacó de debajo de la butaca una gorra informe manchada de aceite con la visera doblada, y salió arrastrando los pies con las manos en los bolsillos...

También yo me había levantado, y al volverse Malan me vió y vino hacia mí con la mano extendida.

—Hola, Clostermann. Me alegro de volver a verlo. ¿Sabe usted quién es ese individuo? Y bien, es Beurling, usted

---

[1] ¿Quién es usted? ¡Levántese! ¿Qué diablos cree que está haciendo aquí?...

[2] Chaqueta de vuelo. *(N. del T.)*

[3] ¡Salga de aquí y vuelva cuando esté vestido correctamente!

sabe, el tipo de Malta. He comprendido su pequeña artimaña de gato salvaje. Esperaba simplemente que un modesto oficial saltara sobre él para poder tratarlo con desdén: *I am Beurling, and blast you.*[1] Viene repitiendo la misma bravata todas las mañanas desde hace ocho días en las salas de espera del ministerio del Aire. Pero esta vez —no ha tenido suerte— se topa conmigo, que abatía *boches* cuando él no era más que un piloto de caza en pañales.

"Además ésta es una buena lección para él, y es mejor que haya ocurrido el primer día, discretamente; así sabrá a qué atenerse aquí. Pero no se deje engañar por las apariencias, pues es un tipo extraordinario...

Pronto comprendí la razón de que Malan tuviera en línea a sus pilotos, pues Catfoss reunía a un conjunto inverosímil de *cracks* de la aviación de caza de todas nacionalidades...

Kingaby, D. S. O., D. F. M. y dos Barras, que había derribado dieciocho Messerschmitt 109 en tres meses de lucha sobre Londres.

"Timber" Woods, D. S. O., D. F. C., también de Malta.

Jack Charles de Biggin Hill.

Dos oficiales checos de la aviación de caza nocturna con veinticinco victorias entre ambos, Salsky, D. S. O., D. F. C. y dos Barras, el polaco, y los norteamericanos, entre ellos el famoso Richard Bong del Pacífico...

Yo me sentía bastante fuera de lugar en medio de esta constelación con mi modesta D. F. C.

Bong, el norteamericano, y Beurling se destacaban nítidamente del resto. El inglés, lo mismo que el extranjero formado por la R. A. F., tiene en general cierta especie de pudor del *line shooting*[2] y la modestia taciturna del británico.

Bong, que ahora tenía en su haber treinta y siete victorias sobre los japoneses, piloteando un Lightning de Lockheed,

---

[1] ¡Soy Beurling y váyase al diablo!

[2] Darse humos, hacer alarde del mérito propio. *(N. del T.)*

había llegado de los Estados Unidos ocho días antes con la firme intención de enseñar a esa pobre R. A. F. la forma de derribar aviones enemigos.

Bong y Beurling pronto se hicieron inseparables, pues tenían muchos puntos comunes. Eran tiradores excelentes, pilotos extraordinarios, y ambos tenían una alta opinión de sí mismos.

Sé muy bien que ésa es la enfermedad crónica de los pilotos de caza, pero ellos presentaban síntomas muy agudos....

En el caso de Beurling se debía a una exuberancia juvenil, y era también la consecuencia de los obstáculos inauditos que había debido salvar para convertirse en piloto. En el de Bong, era pura y exclusivamente congénita...

Los caracteres parecidos se juntan. Pronto completé el trío. Jacques, llegado algunos días más tarde, se unió al grupo, y al cabo de poco tiempo se nos conocía con el sobrenombre de los "cuatrillizos de Catfoss".

Nuestra conversación uniforme, que sólo versaba sobre aviones, cañones, tiro, tácticas, historias de combate acompañadas de grandes gestos, no tardó en formar el vacío en torno nuestro...

Cada vez que releo las notas que redacté entonces me embarga la emoción. Todas sus conversaciones estaban llenas de enseñanzas preciosas y de detalles inéditos sobre Malta y el Pacífico.

Bong se mató en Estados Unidos a principios de 1945 en el transcurso de un ejercicio de combate en un Shooting Star después de obtener otras tres victorias en el Pacífico. Bong es el único piloto aliado —excepto quizá "Killer" Caldwell, el australiano— que derribó cuarenta aviones enemigos confirmados.

Beurling —"Screwball" para los amigos— se estrelló en 1947 al decolar de Roma en un viejo avión de rezago norteamericano cargado de munición destinada a Israel, en la época de la guerra de Palestina.

Yo ignoraba su suerte después de la guerra, y solamente

por azar una fotografía publicada en una revista francesa —*Images du Monde* del 3 de junio de 1948— cayó en mis manos hace dos años. Representaba las ruinas carbonizadas, todavía humeantes, de un avión, y sólo comprendí después de leer la leyenda. Estuve a punto de llorar.

Pobre George, tenía una necesidad orgánica de aventuras y de peligros, y no había podido readaptarse a la vida civil.

No conocí a Navarre ni a Nungesser, pero lo que pude saber de ellos —a quienes admiraba profundamente— me confirma en la idea de que Beurling era el piloto de esta guerra que más habrían querido...

Es a su memoria que dedico la historia del primer contacto de este joven canadiense con Malta, donde en doce días de combate destruyó veintisiete aviones italianos y alemanes.

*

Beurling, como muchos otros pilotos de la R. A. F., había sido voluntario para el servicio en Malta. Todos aquellos que debían partir a la isla de Malta la llamaban "Paraíso de los pilotos de caza", y como muy pocos de los que partieron regresaron para dar su opinión sobre ese paraíso, el nombre subsistió.

Malta, pequeño islote de doscientos kilómetros cuadrados, aislado por la derrota de Francia en 1940 y la falta de visión estratégica de los jefes de África del Norte, era una dolorosa espina clavada en la carne del Eje.

Este pinchazo degeneró en absceso purulento, y el Afrika Korps, a pesar de todo el talento de Rommel, murió.

Toda la importancia de Malta como base estratégica radicaba en sus posibilidades ofensivas, por estar situada a mitad de camino entre África e Italia. Los efectivos de aviones fueron siempre insignificantes, pero los veinte aviones torpederos Blenheim y Beaufort, ocho Glenn Martin y aviones de reconocimiento fotográfico y treinta Wellington de bombardeo nocturno, dispersos sobre los nueve kilóme-

tros de pista de Luqa y Safi, ocultos en refugios subterráneos, literalmente asfixiaron a los alemanes en Libia.

Estos aviones conducidos por tripulaciones tenaces de valor sublime, que soportaban pérdidas del 30 % por misión y eran renovadas de continuo, lograron hundir en siete meses de 1941 el 56 % de todo el tonelaje mercante alemán e italiano disponible en el Mediterráneo.

En junio de 1941, 34.000 toneladas hundidas, 25.000 toneladas con averías serias y prácticamente inutilizables y 27.500 toneladas averiadas.

En julio de 1941, 83.000 toneladas hundidas, 64.000 totoneladas con averías serias y 25.200 toneladas averiadas.

En agosto de 1941, 122.900 toneladas hundidas, 28.800 toneladas con averías serias y 25.000 toneladas averiadas.

En esta época Ciano escribía en su diario:

"Esta campaña de Rommel es una locura. A este paso nuestra flota mercante no durará ni un año."

En las "Cuentas presentadas en las conferencias navales del Führer", traducidas por el Almirantazgo británico, página 1231, se lee esta declaración de Doenitz de setiembre de 1941:

"Aun con todo el tonelaje español y los buques que podríamos capturar invadiendo el Mediodía francés, aun multiplicando por diez las actividades de los astilleros navales de Italia, no podríamos sostener durante otro año una nueva campaña de Rommel. Es preciso destruir Malta."

El 9 de noviembre de 1942, el Alto Comisario del Reich para la Marina mercante decía (pág. 1412):

"El Mariscal Rommel me ha informado de la devastación de los transportes marítimos en el Mediterráneo, donde toda la situación no es otra cosa que un espantoso desorden causado por los aviones de Malta."

Hacia la misma época Rommel escribía a Hitler:

"Yo mismo previne al mariscal Kesselring de las consecuencias trágicas para mis medios de transporte entre Italia y África, si no llegaba a obtener la supremacía aérea sobre Malta."

Los alemanes y los italianos hicieron la prueba. Durante dos años Malta fué arrasada por los bombardeos. Dos *Flieger Korps* [1] —o sea 600 aviones Junker 88 y Messerschmitt 109— se amontonaron a las órdenes de Kesserling en Sicilia, apenas a 120 kilómetros de Malta, convertida en una verdadera "trampa de bombas".

En efecto, para los "trescientos mil prisioneros de Malta", como los llamaba la radio alemana, no había ningún refugio. En cambio, en el peor de los casos los habitantes de Londres —1.500 kilómetros cuadrados— podían ser evacuados a cualquier otro lado...

Las relaciones entre Kesselring y Rommel se hicieron cada vez más tirantes; este último esperaba ver a Malta pulverizada en tres meses, y a principios de 1942 aguardaba con la impaciencia que es de imaginar a sus 600 aviones inmovilizados en Sicilia, que habrían cambiado la situación en Libia.

Malta, hambrienta, sin combustible, sin víveres, sin munición, con sus cañones antiaéreos desgastados, podía lanzar al aire para defenderse un promedio de doce a dieciocho Spitfire cada mañana. Por regla general esta cifra quedaba reducida a cuatro aviones hacia las seis de la tarde. A menudo, durante dos días seguidos Malta sólo tuvo cinco Spitfire en condiciones de volar...

Los alemanes, a pesar de sus esfuerzos desesperados, jamás pudieron impedir que los aviones torpederos operaran. Nunca estuvieron en condiciones de ensayar un desembarco tal como el de Creta. Y, sin embargo, la distancia a recorrer era apenas de ciento veinte kilómetros y la guarnición solamente contaba con catorce mil hombres de tropa mal armados...

¿Qué piensan nuestros jefes del África del Norte, tratando de justificar su inacción —la palabra es débil— detrás de una hipotética amenaza de desembarco alemán?

Por otra parte, era imposible abastecer a Malta con

---

[1] Cuerpos Aéreos. *(N. del T.)*

cuentagotas, por avión. Cada tentativa por enviar un convoy naval hasta la isla sitiada terminaba en un desastre.

Solamente el aeródromo de Takali recibió en abril de 1942 un tonelaje de bombas treinta y dos veces mayor que el lanzado sobre la ciudad de Coventry, la más bombardeada de Inglaterra.

El mantenimiento de los aviones de la defensa —en un Spitfire no hay mucho menos de quinientas mil piezas entre el motor y la estructura— era un problema cotidiano. El orificio abierto por un proyectil de 20 mm. en el fuselaje de uno de los cazas sobrevivientes era una verdadera calamidad nacional. Los mecánicos trabajaban día y noche en condiciones espantosas, y los pilotos, agotados, minados todos por el tipo de disentería aguda "perro de Malta", provocada por las hortalizas de la isla, debían librar hasta cinco combates diarios.

Felizmente, lo mismo que en la batalla de Gran Bretaña de 1940, la organización de la protección radar y una disciplina férrea en las escuadrillas permitía utilizar los escasos aviones con eficacia máxima.

Kesselring se vió obligado a declarar:

"Jamás pude comprender dónde y cómo oculta la R. A. F. de Malta sus ocho o diez escuadrillas de Spitfire."

¡Ocho o diez escuadrillas! Si hubiera sabido que solamente había un escuadrón de Hurricane y dos de Spitfire, o sea noventa aviones de los cuales apenas el 10 % estaba en condiciones de volar...

Como los aviones de caza de refuerzo no podían llegar directamente en vuelo debido a su autonomía muy reducida, era preciso transportarlos a bordo de portaaviones hasta doscientos kilómetros de la isla. En el curso de estas operaciones Inglaterra perdió el portaaviones *Eagle*, hundido por un submarino en su tercer viaje, y el *Illustrious*, tan gravemente averiado en su cuarto viaje, que fué menester escoltarlo hasta los Estados Unidos para repararlo.

El *Wasp*, portaaviones norteamericano, efectuó a su vez tres viajes, y pronto renunció a la empresa. Era la época

en que esos buques valían diez veces su peso en oro en el Pacífico.

Cuando finalizó con la victoria aliada, el 1º de enero de 1943, la batalla de Malta había costado ochocientos cuarenta y cuatro Spitfire y la vida de quinientos dieciocho pilotos de la R. A. F. Kesselring había dejado en ella trescientos noventa Junker 88, cuatrocientos tres Messerschmitt 109 y ciento cuatro Junker 87. Los italianos contribuyeron al resultado total con doscientos treinta y siete Macchi 202, trescientos treinta y tres CANT Alcyone y Savoia 79, más un conjunto heterogéneo de aviones que iban desde el Reggiane 2001 al hidroavión trimotor.

Fué a mediados de 1942, época del postrer esfuerzo desesperado de Kesselring y de la Real Aeronáutica Italiana, en momentos en que el destino de Malta —luego de la batalla del Mediterráneo— pendía de un hilo, que "Screwball" Beurling entró en acción.

*

Malta — "Paraíso de los pilotos de caza" — *9 de junio de 1942.*

El *Eagle,* escoltado solamente por dos torpederos, aumenta de velocidad y deja atrás al convoy U. K., camino a Malta.

Son las cinco de la mañana y el sol asoma en el horizonte.

La cubierta del portaaviones está atestada de Spitfire V provistos de tanques suplementarios.

Los pilotos verifican por última vez sus máquinas. Son Spit V TC tropicales, armados de cuatro cañones de 20 mm. —serie deficiente que el Comando de Caza no quiere en Inglaterra— y extraídos para Malta del fondo de los depósitos. Tanto peor; por lo menos son aviones nuevos, y en esta época dura en que todo el mundo implora por conseguir cazas —desde Moscú hasta Londres, de Australia

a Alaska y de Libia al Caribe— los pilotos se dan por bien servidos.

Además, sienten una sensación extraña en el estómago, ninguno de ellos ha decolado jamás de la cubierta de un portaaviones.

Mientras ellos se preparan, los mecánicos terminan de colocar sus magros equipajes en las cajas de munición de las ametralladoras y de dos de los cañones; los otros dos de 20 mm. ya están cargados.

El oficial de vuelo de la fuerza aeronaval da por altoparlante las últimas advertencias de pilotaje y de navegación, lo mismo que los rumbos, horas, y longitudes de onda.

A las 6 y 5 el primer Spitfire despega.

Agitando su bandera amarilla, el jefe de cubierta indica a Beurling que puede partir. Ha llegado su turno y, en forma algo nerviosa, acelera lentamente con los frenos trabados. Cuando la cola se eleva y el Spitfire resopla como un caballo contenido, suelta todo.

Impulsado por sus mil quinientos caballos, el avión comienza a desplazarse y, ayudado por un viento de cincuenta kilómetros por hora, además de los veinte nudos del buque, decola sin inconvenientes.

Son las 6 y 30. El último de los Spitfire ha despegado, y de inmediato el *Eagle* invierte rumbo; apenas está a cincuenta kilómetros de las costas de Argelia y los submarinos enemigos rondan...

Ya en formación, los treinta y dos aviones se alejan rumbo al Este, dispuestos a cubrir los largos doscientos cuarenta minutos de vuelo que los llevarán a Malta.

El mar azul, sin un rizo, con la línea violeta de las costas de Túnez a la derecha, la mancha clara de Lampedusa, y más allá, a la izquierda, bajo el frente de tormenta que se está formando, Sicilia con sus catorce aeródromos atestados de Messerschmitt.

Cada vez con más frecuencia, a medida que Malta se aproxima, restos de conversaciones radiotelefónicas llegan hasta los auriculares, y también comienza la interferencia

de la *radio-location* [1] alemana, que repiquetea en los oídos de los pilotos como la campanilla de un teléfono antiguo.

La formación está a siete mil metros, y el frío se hace sentir a pesar del sol...

Todavía faltan quince minutos de vuelo. Malta llama:

—*Hullo Conder Leader, this is Timber calling, steer o eight one and hurry-up. Do not answer; repeat* DO NOT ANSWER. *Out.*[2]

Debe haber surgido alguna complicación, y Woodhall, el encargado del control, comienza a intranquilizarse, probablemente por haber detectado en su pantalla radar una incursión enemiga que se prepara sobre Sicilia. Ahora va a ser cuestión de velocidad para no ser atrapados en el momento del aterrizaje por la Luftwaffe, que también está al acecho, inclinada sobre sus tubos de rayos catódicos...

Allá está Malta.

Una gran mesa oval, gris y verde, posada sobre acantilados blancos asentados sobre el mar, y flanqueada al Noroeste por las dos pequeñas islas de Comino y Gozo.

La formación se desarticula en patrullas de cuatro aparatos que se lanzan en picada. Comienzan a perfilarse los detalles: la bahía borrascosa de Marsa Xlokh, profunda entrada del puerto de La Valeta rodeado por una profusión de casas bajas, la trama cerrada de setos y muros de piedra que divide y recorta en parcelas minúsculas los campos áridos. Más lejos, la enorme llaga ulcerosa, cribada de cráteres de bombas, del aeródromo principal...

Beurling ha descorrido el techo de su cabina, y mientras las primeras secciones, ruedas y alerones bajos, entran en el circuito, examina los alrededores.

Habituado al orden regular de los aeropuertos de Inglaterra, contempla sorprendido esta extensión de terreno de ocho kilómetros de longitud de donde parten en todas direcciones embriones de pista, pistas de carreteo sinuosas

---

[1] Localización radial. *(N. del T.)*

[2] Hola Guía Condor. Aquí Timber. Rumbo cero, ocho, uno, y apresúrense. No contestar. Repito NO CONTESTAR. Corto.

que se pierden en los refugios subterráneos de aviones...

Este aeródromo inverosímil está constituído en realidad por la yuxtaposición de tres pistas —Luqa, Safi y Hal Far— unidas por dos bandas empedradas que permiten que los aviones decolen y aterricen prácticamente en cualquier parte, es decir, sobre las superficies que la última incursión enemiga dejó intactas.

Cualquiera sea la violencia de las incursiones alemanas, los aviones siempre pueden utilizar algún rincón. Aquí y allá se ven enormes pilas de guijarros para rellenar los cráteres abiertos por las bombas no bien termine la alarma. A todo lo largo del perímetro, en los lugares en que no está bordeado por los acantilados donde se han excavado los hangares, hay una serie de alvéolos de paredes gruesas que protegen a los aviones contra las explosiones.

Restos de alas y de fuselajes calcinados están sembrados por doquier.

Seis Spitfire decolan para cubrir el aterrizaje de los recién llegados.

La pista hierve de hombres.

Beurling no sabe muy bien dónde aterrizar. Se contenta con seguir el movimiento y se encuentra sobre una pista sinuosa al extremo de la cual un grupo de soldados levantan los brazos. Al pasar, dos de ellos se cuelgan de las extremidades de sus planos. Un tercero salta sobre el ala y se aferra a su espalda para guiarlo.

En medio del ruido del viento producido por la hélice el hombre le grita al oído que se apresure. ¡Los *boches* están al caer!

Finalmente se encuentra en una especie de madriguera de conejos formada por hileras de bidones llenos de arena...

Antes de tener tiempo de recobrar el aliento, un grupo de individuos extraños que gesticulan lo rodea; van mal afeitados, vestidos de cualquier modo con restos de uniformes de la Marina, la R. A. F. o el ejército terrestre.

El mecánico que lo ha guiado cierra el contacto. Tres mocetones corpulentos tiran de la cola del Spitfire y lo

hacen girar hasta colocarlo de frente al aeródromo. Otros hombres llegan tambaleantes trayendo consigo latas de combustible...

Beurling, estupefacto, es expulsado de su asiento por un piloto que ocupa precipitadamente su lugar. Atropellado por esa turba extraña, se encuentra de pronto en una trinchera horadada al fondo del alvéolo. Las cosas que tan amorosamente apilara en las cajas de las alas ruedan en todas direcciones...

—*Hurry-up! Hurry-up!*

—¡Apúrese! ¡Rápido! ¡Rápido! ¡Rápido!

No se escucha otra cosa.

Los armeros llegan corriendo, con destornilladores entre los dientes y los brazos repletos de cargadores y bandas de ametralladoras. El especialista en radio, con los auriculares colocados, ha abierto ya las puertas de visita del fuselaje, cambiado los cristales del aparato, y verificado las conexiones de la batería. El botellón de oxígeno vacío es reemplazado por otro lleno que ya estaba listo en un rincón.

¡Rápido!, el piloto se impacienta y golpea sobre el fuselaje.

Desorientado, Beurling enciende maquinalmente un cigarrillo sólo para verlo arrancado de pronto de sus labios por un energúmeno que lo llena de improperios y vuelve a su trabajo antes de darle tiempo a contestarlos. En efecto, el combustible desborda del gran embudo de gamuza filtrante donde una cadena de soldados vierte en serie el contenido de los bidones.

En un abrir y cerrar de ojos se desmonta el tanque suplementario.

—*Hurry-up for Christ's sake!* [1]

Pues en la lejanía se escuchan las salvas de las baterías de cañones Bofors —*¡bang! ¡bang! ¡bang! ¡bang! ¡bang!*— los cinco proyectiles del cargador —*¡bang! ¡bang! ¡bang! ¡bang! ¡bang!*...

[1] ¡Apresúrense, por el amor de Dios!

Ya actúa la defensa antiaérea. Es decir, el enemigo hace acto de presencia.

El equipo de mantenimiento trabaja frenéticamente.

En todos los ámbitos del aeródromo resuenan los sonidos nerviosos de los motores Merlin al ponerse en marcha... —*O. K.!*— ¡Contacto!

En un abrir y cerrar de ojos el racimo de hombres que lo cubría se aparta del Spitfire, que se pone en marcha a su vez, dando origen a un huracán que dispersa las camisas, ropa interior y artículos de aseo de Beurling desparramados por tierra y pisoteados.

El avión sale del refugio mediante grandes golpes de acelerador y freno qué hacen estremecer el timón de dirección. Aplastado sobre el ala, sujetándose con una mano del borde de ataque y ajustando sólidamente con la otra el último tablero de ametralladora, está todavía un armero que se aleja, concluída su tarea, en el momento preciso en que el Spitfire pone plena potencia para decolar. Rueda sobre el suelo, y sólo por el grosor de un cabello se salva de que lo toque el timón de profundidad...

Beurling se encuentra completamente solo. La multitud febril que lo rodeaba se ha evaporado. Sale de su agujero y se dirije hacia la entrada de la herradura para encontrarse con tres de los pilotos llegados con él a bordo del *Eagle,* tan aturdidos como él, que lo arrastran en desenfrenada carrera hacia un refugio.

Era tiempo.

El aire vibra con el zumbido potente de una gran formación enemiga y ya suenan los toques de clarín de los Spitfire que se lanzan al ataque.

El claro crepitar de las ametralladoras se destaca del rugido sordo de los cañones Hispano de 20 mm.

¡Atención!

Sólo hay tiempo de darse vuelta para ver seis Messerschmitt 109 —llegados solapadamente, volando a ras de agua— saltar los acantilados del Hal Far y atravesar a 700 ki-

lómetros por hora todo el acródromo, barriéndolo con su fuego.

Es ésta la primera vez que Beurling ve a los 109. Cuando estuvo en el escuadrón 222 no había encontrado sobre Francia otra cosa que Focke Wulfs 190.

Uno de los 109 pasa a diez metros de él, y al ruido ensordecedor de su motor se mezcla el maullido de los proyectiles de 40 mm. de la defensa antiaérea que dispara horizontalmente y deja el suelo sembrado de esquirlas...

En ese momento Beurling recibe un sacudón que lo arroja boca abajo en una trinchera. Es un camarada que lo ha empujado. Levanta la cabeza...

Los Junker 88 —unos cincuenta escoltados por sesenta Messerschmitt 109— comienzan su picada de bombardeo. Uno tras otro los enormes bimotores bajan en ángulo de 65° en una larga fila al parecer ininterrumpida hacia el aeródromo.

El sonido grave de sus motores se pierde en un *crescendo* agudo, la tierra tiembla, e hilos de arena riegan la trinchera..., parábola de bombas negras que caen estremeciendo el aire con el ruido de un tren expreso... Los 88 se enderezan a quinientos metros con su nariz facetada y sus largos motores fusiformes.

Trueno de las explosiones —motas de tierra—, esquirlas que siegan todo y pasan describiendo piruetas, mortales trompos de acero...

Cada detonación repercute en ondas de choque en el suelo, y cada vez Beurling siente en el estómago algo así como un puntapié.

Los cartuchos vacíos de las ametralladoras de 20 mm. caen por doquier y resuenan sobre los bidones vacíos. Un Junker 88 alcanzado prolonga su picada y se estrella con un estruendo ensordecedor entre dos Wellington estacionados, que inmediatamente se incendian.

Nubes de polvo se elevan hacia el cielo, mezcladas con el humo..., olor a acero al rojo, a azufre, a cordita... Lluvia de esquirlas de la defensa antiaérea...

Un choque sordo, seguido de dos rebotes.

Es un Ju 88 cuyos restos saltan en todas direcciones en medio de un haz de llamas.

Cuatro paracaídas se balancean estúpidamente silenciosos en medio de toda esta baraúnda...

Un minuto de tregua muy relativa, pues a tres mil metros la batalla prosigue en pleno delirio. Aquí y allá rondas de aviones que se persiguen disparando entre sí, alas que brillan y siempre el tableteo de las ametralladoras. De vez en cuando un avión se retira del circo, dejando tras de sí una estela de vapor blanco. Allá va un Spitfire, y esta bola de fuego que se apaga en el mar en medio de una columna de espuma es un Me 109.

El cielo está tachonado de explosiones negras de la defensa antiaérea, que aparecen por puñados; cubos de carbón lanzados al vuelo por las baterías de Bofors.

Una nueva ola de bombarderos se precipita en cascada desde el cielo. Dos Ju 88, hostigados por los Spitfire, con los motores en llamas, rompen la línea de fila y caen en picada hacia el mar.

Muy altos en el cielo, por encima de todo este *maremagnum,* cinco pequeños puntos brillantes en formación impecable como para un 14 de julio... Son los CANT italianos. Nadie se ocupa de ellos, y sin embargo su salva de bombas perfectamente agrupadas —¿por qué milagro han podido sus bombas atravesar esos torbellinos de aviones sin destruir ninguno?— cae justo en la intersección de las dos pistas en X de Safi...

Los pilotos recién llegados —cubiertos de polvo y de escombros, sacudidos por la deflagración de las bombas en cadena, la cabeza hundida entre los hombros bajo el granizo de piedras y esquirlas— están atónitos.

¡De modo que esto es la guerra!

*

Diez minutos más tarde todo ha concluído. Los Spitfire, faltos de combustible y con las armas descargadas, entran en el circuito para aterrizar. Cinco Hurricane, llegados del aeródromo de Takali, en el otro extremo de la isla, sobrevuelan Luqa para proteger el aterrizaje de sus camaradas y la dispersión rápida de los aparatos en tierra.

Beurling regresa al alvéolo en busca de sus cosas y espera el regreso de su avión; no encuentra su navaja ni su cepillo de dientes, que deben de haber quedado en una caja del ala...

Los aviones aterrizan. Dos de ellos, con el tren averiado, se deslizan sobre el vientre; un tercero, que tiene un buen metro cuadrado de ala de menos, clava la nariz y capota.

Prácticamente, uno de cada tres aviones que ve pasar a lo largo del perímetro ha sido alcanzado en mayor o menor grado.

Esto promete.

Un piloto que vuelve agotado, con los ojos inyectados en sangre y trayendo un paracaídas al hombro, lo interpela:

—Es inútil que esperes a tu Spitfire. Norman Lee, que lo piloteaba, fué derribado. Apresúrate, pues de lo contrario vas a perder el ómnibus que va al casino, y si tienes que cubrir ocho kilómetros a pie, *Good health chum!* [1]

El casino es una vieja cantera de yeso —especie de túnel ahumado de cien metros de longitud— que da a un pequeño camino en cornisa al mismo nivel.

La bóveda está atravesada por chimeneas de ventilación, pero durante el día no hay electricidad suficiente para poner en marcha los ventiladores. La preciosa co-

[1] ¡Salud, compañero!

rriente se reserva para las débiles lámparas eléctricas y bombas de agua.

La atmósfera está saturada de tabaco, de sudor y olor a comida.

Allí duermen y comen en desorden ciento cincuenta suboficiales de los escuadrones de caza y aviones torpederos.

Los oficiales no tienen mejores alojamientos. Su casino ha sido objeto de tres bombardeos y viven en una especie de campamento de gitanos —lonas y chapas onduladas tendidas sobre restos de paredes—, donde uno se abrasa en verano y se muere de frío en invierno... Por otra parte, el invierno no les preocupa demasiado, pues todos se formulan el mismo interrogante: ¿resistirá Malta hasta el otoño?

El frugal almuerzo se compone de cinco aceitunas arrugadas, una tajada de *corned beef* frito, 125 gramos de pan, tres higos secos apenas maduros y una taza de té. A guisa de suplemento los pilotos tienen derecho a dos cucharadas de sopa de zanahorias ralladas, rociadas con aceite de hígado de bacalao para las vitaminas indispensables, y a un sello de sulfamida contra los trastornos intestinales.

Beurling conserva algo de la emoción de la llegada accidentada, lo cual le impide tener el menor apetito. Y, además, todo está impregnado del olor nauseabundo de la nafta y de residuos del aceite quemado. En efecto, como no hay carbón, los ranchos utilizan el aceite sacado de los motores para los braseros... Un avión accidentado es una bendición, pues ello permite distribuir sopa caliente durante dos o tres días.

¡Pobre "Screwball"! Hace apenas seis horas se regalaba con un suculento desayuno sobre las grandes mesas de roble lustrado, y en la vajilla suntuosa del portaaviones, en una cámara con aire acondicionado..., verdadero crucero de placer.

Ahora ha saltado al otro extremo del mundo.

Fighters' paradise! Paraíso aéreo quizá, con todos estos

Junker 88 y estos Messerschmitt 109 belicosos, pero no ciertamente paraíso terrestre.

Toma asiento en una silla tambaleante al lado de Hesslyn, el neozelandés, de Buchanan, el sudafricano, de Gil Gilbert, de "Willie the Kid" y otros camaradas de su grupo sentados a la mesa con algunos de los viejos.

Es sorprendente el contraste entre los rostros afeitados y descansados, los uniformes de combate nuevos recibidos en Gibraltar, de los pasajeros del *Eagle,* y las barbas de ocho días —¡ni una hoja de afeitar en la isla!—, las camisas grasientas y los pantalones hechos jirones de los otros...

—Cuando Tedder estuvo entre nosotros el mes pasado —cuenta Mickey Butler, que hace ya cuatro meses que está en Malta, siete victorias, una D. F. M. y la disentería— se horrorizó. Creí que iba a sacar su cartera y darnos diez chelines a cada uno para que nos comprásemos una camisa.

*

Son las 15 y 20.

"Screwball" ya está a su vez en alerta completa, instalado en su puesto dentro de la carlinga.

Los doce Spitfire del escuadrón 249 están alineados al final de la pista, listos para partir a la primera señal.

La sala de operaciones ha captado en el aire de Sicilia un tráfico radial que permite suponer que se prepara una incursión.

El sol atormenta a los pilotos encerrados en su caja de metal. Los mecánicos, antes de tenderse a la sombra del ala, han extendido una lona húmeda encima de cada cúpula para prestarles un poco de reparo.

Todo parece bailar en el aire recalentado que sube en millares de pequeñas columnas en ebullición...

Varios centenares de malteses y de soldados, bañados en sudor, se esfuerzan por borrar los deterioros causados

por la incursión aérea de esa mañana. A pesar de lo primitivo de los medios, la pista se repara rápidamente.

¡Qué calor! ¡Y decir que a siete mil metros hará quince grados bajo cero! Pero ¿cómo soportar un traje de vuelo enterizo o botas forradas sin arriesgarse a una congestión?

Con la cabeza dándole vueltas, Beurling recuerda los últimos consejos de Grant, su comandante, y de Beverly Hill, su jefe de patrulla; consejos preciosos, pues aquí los combates siempre se libran a razón de uno contra diez.

En fin, ya ha llegado el momento. Y es ahora cuando va a recoger el fruto de todas sus horas de vuelo que, de niño aún, mendigara en Canadá. Todas esas horas de vuelo por las cuales abandonara sus estudios, trabajara como esclavo diez horas diarias vendiendo periódicos bajo la nieve, sufriendo hambre para economizar los diez dólares que costaban sesenta minutos de embriaguez en un viejo Rambler de 120 CV...

Es para pasar este minuto en Malta que ha trabajado en la bodega de un destartalado barco de carga chileno para pagar su viaje hasta Inglaterra.

Es para este combate, que está a punto de materializarse, que ha soportado todo, estudiando las teorías de tiro mientras sus camaradas paseaban con las jóvenes de Buxton-on-sea, dejándose humillar por los instructores de navegación y de matemáticas que se mofaban de sus pobres estudios primarios...

Ahora llega para el sargento Beurling la hora de demostrar su valor.

El mecánico lo despierta al gritar: *"Scramble. Gozo twenty thousand feet."* [1]

El techo de *plexiglass* se cierra sobre él; en Luqa es preciso poner en marcha los motores y decolar con la cúpula cerrada a causa de la tierra.

La bengala verde de la casilla de control todavía no ha caído, cuando los motores de los doce Spitfire ya están en marcha...

[1] Decolar. Gozo veinte mil pies.

Al trepar, los Spitfire describen una amplia espiral. Las tres secciones de cuatro aparatos, muy espaciadas —es la famosa formación de Malta—, se cruzan y recruzan cada 360°...

Beurling forma parte de la patrulla de Beverly Hill, y su pilotaje preciso lo mantiene rígidamente, pero sin esfuerzo, a cincuenta metros del plano de su jefe de patrulla.

Los pilotos comienzan a buscar al enemigo: una ojeada metódica a la derecha, a la izquierda, arriba, oposición rápida del fuselaje para mirar hacia atrás, balanceo del ala para escudriñar la superficie del mar...

24.000 pies.

Malta, allá abajo, es una pequeña galleta sin relieve que un ala oculta por completo.

Olor a aceite quemado, a óxido de carbono, a caucho. Y también el perfume acre de una angustia indefinida...

—*Salmon Leader, Timber calling, 20 plus big boys at 18.000 and 40 plus fighters fifteen miles out above. Gain angels quickly.*[1]

Sesenta contra doce, la proporción es razonable para Malta. Por lo general son cuatro para hacer frente a cincuenta.

¿Tendrán tiempo de aprovechar la ventaja de su altura sobre la escolta? He ahí el punto capital, pues de lo contrario la lucha será dura, ya que en el cielo desesperadamente límpido no hay siquiera la sombra de un cirrus en la cual refugiarse.

—*Aircrafts 11 o'clock slightly below Salmon.*[2]

Una presión en la dirección para clavar la nariz bien recortada del Spit, y, en efecto, cuatro puntas de lanza aparecen proyectadas entre el cielo y el mar, aproximándose rápidamente hacia la formación Salmon. ¿Y los cazas enemigos?

---

1 Guía Salmon, aquí Timber, 20 bombarderos a 18.000 y 40 cazas arriba y alejados 15 millas. Ganar altura rápidamente.

2 Aviones en sector 11 del reloj, algo debajo de Salmon.

Allí están: dos enjambres centelleantes, todavía lejanos, arriba, en un desorden de pequeñas manchas metálicas alargadas, perfilándose en el cielo como una hoz.

Ahora ya no es cuestión de llevar un ataque ortodoxo, con el sol de espaldas. Sobre todo es preciso actuar sin demora.

—*Salmon Red going down. Blue and yellow top cover.*[1]

Adelante.

Cada punta de lanza se descompone en cinco siluetas de otros tantos Junker 88 que pasan mil metros debajo, imperturbables, y sobre los cuales se lanzan los cuatro Spitfire de la sección roja.

Beverly Hill, seguido de Beurling y de otros seis Spit en *line abreast* [2], ejecuta un rápido giro de 360° bien escarpado, y la formación se abre en abanico a fin de bloquear el paso a los Messerschmitt 109 que brotan del cielo como un cardumen.

Sensación de consumar lo irrevocable... los largos fuselajes amarillos manchados de verde y ocre ceñidos de cruces negras... las carlingas cuadradas y las alas delgadas echadas muy hacia adelante... filetes de condensación al extremo de los planos de los primeros que se enderezan y viran en la vertical, nariz en el aire, sosteniéndose en la dirección señalada.

Ha llegado el momento de que cada uno cuide de sí mismo.

Con la mano firme sobre el acelerador, los pies apoyados en los pedales, la cabeza inclinada hacia adelante, "Screwball" llega en tangente sobre los Messerschmitt, corta la fila india cuya segunda parte se aleja hacia lo alto.

Aplastado contra su asiento por la fuerza centrífuga, gira hacia un 109 que titubea, oscilando de una a otra ala... sacudida de los cañones. Ha errado; demasiada corrección. Una trepada vertical, un medio tonel, presión

---

[1] Salmon rojo bajando. Azul y amarillo prestar atención en altura.

[2] Línea de frente. *(N. del T.)*

sobre el timón de profundidad, y pica en vuelo invertido, con los dientes apretados, en dirección a otro 109 que expone el flanco...

Esta vez lo alinea cuidadosamente equilibrando los pedales y la palanca; pero en la fracción de segundo en que va a disparar, el Me 109 se desliza en un viraje brusco y, al igual que un boxeador esquiva el directo de un novato, el alemán se aparta. Visión fugaz de cruces negras, y nada más...

Beurling aspira con fruición una bocanada de oxígeno, hace una vuelta *immelman* para retomar altura, y justo en el momento en que termina de enderezar al Spitfire, que queda detenido en el límite de sustentación, aparece un resplandor irregular en una esquina del espejo retrovisor... cruza... reaparece...

Destrabe frenético de los controles que lo arroja contra el tabique de la carlinga. El avión resbala, y el adversario, sorprendido a su vez, pasa a diez metros.

Es un Macchi 202, grácil y equilibrado, con su parte superior redondeada, las alas minúsculas con sus haces negros que se destacan contra el disco blanco y rojo de las escarapelas... El caza italiano ha reducido su velocidad al máximo —sus colectores de escape despiden resplandores azules— y trata de entrar en vuelo invertido para reparar su error.

De un golpe brutal, Beurling hace pivotear la nariz del Spitfire sobre su eje y la apunta en dirección al enemigo prácticamente inmóvil en el cielo.

El retroceso de los cañones hace oscilar al Spitfire, que está en pérdida de velocidad, pero el Macchi ha sido alcanzado. Los proyectiles —de un solo cañón probablemente, pues está demasiado cerca para que todos lo alcancen— han desgarrado el fuselaje justamente detrás del piloto, y se produce una explosión en el nacimiento del ala.

El Macchi permanece suspendido en el aire durante un instante mientras el Spit lo roza peligrosamente en su caída;

un ala se desprende y el avión entra en tirabuzón rodeado del vapor blanco producido por el glicol...

Tres paracaídas bien agrupados flotan en medio de un torbellino de aviones: es la tripulación de un Junker 88...

Encima de Beurling serpentea una hilera de aparatos — Messerschmitt y Spitfire alternados— enrollándose y desenrollándose en derredor de una formación de cinco estoicos Junker 88, que probablemente todavía no osan lanzarse en su picada de bombardeo...

Cinco Messerschmitt grises, apretados unos contra otros en una órbita estilizada como la hoja de un sable, descienden sobre los Hurricane de Takali, que trepan suspendidos de sus hélices a fin de intervenir en el combate.

Beurling trata de prevenirlos, pero todo es en vano. No deben estar sintonizados en la misma longitud de onda..., prueba de interceptar al enemigo pero es demasiado tarde...

Fugaces relámpagos de máuser, estocada de los *tracers*, un Hurricane pasa dulcemente a vuelo invertido, tanteando el espacio como un ciego para recuperar su equilibrio, y cae, desamparado, arrastrando tras de sí una delgada columna de humo negro...

El Messerschmitt que ha disparado es perseguido a su vez por un Spitfire que responde nerviosamente, y los cartuchos vacíos resbalan sobre sus alas.

Beurling inclina su avión para evitarlos y vira hacia la izquierda a fin de situarse sobre Malta...

Siempre a toda potencia se abalanza a ochocientos kilómetros por hora tras una hilera de Junker 88 que pican con sus grandes bombas suspendidas bajo las alas. Sus frenos de picada están abiertos y Beurling pronto les da alcance.

Un vistazo, esta vez hacia atrás. Nadie...

Inclinado en una curva de persecución perfecta, llega junto al último Ju 88 y los *tracers* del artillero de la torrecilla superior pasan como chispas en derredor del

Spit... Es la primera vez que "Screwball" hace fuego contra un bombardero...

El centro de su mira juega sobre la prominencia de la cabina de vidrio que corona el delgado fuselaje terminado en un gran plano de dirección... los motores Jumo con capotajes anulares alargados... el ala trapezoidal deformada por los *flaps*...

Algo más de corrección —distancia setenta y cinco metros—, impacto de un proyectil enemigo... nada grave, es uno de 7,7... diez grados, un semicírculo de deflexión...

Ahora Beurling dispara con precisión. Un torrente de humo seguido de llamaradas alargadas, rígidas como las de un soldador, que descortezan los empenajes...

Los paneles de vidrio de la cabina se desprenden. Una forma oscura entra en escena, luego otra: es la tripulación que salta...

—*Help. Can't land. One o nines patrolling Hal Far.*[1]

¡Es la voz de "Willie the Kid"!

Con sus tanques de combustible secos, debe tratar de posarse en tierra; pero los Me 109 que patrullan se lo impiden, y hacer la tentativa mientras ellos están presentes es un suicidio.

Beurling abandona al Junker 88 que ya ha recibido su merecido, efectúa una caída de ala y pica verticalmente en dirección al mar.

Volando a ras de las olas, muy cerca de los acantilados para pasar inadvertido, se precipita en ayuda de su compañero. Por otra parte también su combustible comienza a escasear...

Ahí están los restos del barco de carga encallado en la playa; Hal Far no está lejos.

Y de pronto, copos de fuego antiaéreo parecen surgir de la nada y quedar suspendidos sobre los acantilados..., tres Messerschmitt 109 aparecen desde la meseta sin verlo, pues Beurling está en la sombra, a dos metros de la playa.

[1] Auxilio. Aterrizaje imposible. Aparatos 109 patrullan Hal Far.

Los enemigos viran dándole la espalda, dispuestos a efectuar una nueva pasada sobre el aeródromo.

Beurling se lanza en su persecución, acorta el giro y abre fuego sobre el primero. Es un tiro difícil de casi sesenta grados de corrección. Una ráfaga corta y el Messerschmitt, acribillado por los proyectiles, baja la nariz y se estrella en las ruinas de una capilla...

—*Try to keep Safi strip clean while I glide-in!* [1]

—*O. K.!*

Va a tratar de cubrir a Willie durante los treinta peligrosos segundos del aterrizaje. Una vez que esté en tierra los Bofors harán el resto.

En derredor de Safi hay una verdadera corrida de toros. Los Messerschmitt desenfrenados arrasan el campo y obligan a un Spitfire desesperado, con las ruedas bajas, a virar en redondo; giro demasiado cerrado para que puedan alcanzarlo...

Probablemente es Willie.

—*All right Willie. Slip-in, here I come.*[2]

El pobre Willie ha comprendido y, sin vacilar, corta todo; si las dos maniobras no se llevan a cabo perfectamente sincronizadas está perdido, pues los 109 no errarán su blanco. Gran planeo, un golpe violento para enderezarse, y el Spitfire se posa...

Beurling se precipita como un bólido en el perímetro del aeródromo, rayado por los *tracers* de la defensa antiaérea, hace una pasada frontal sobre un Me 109 que ya se encuentra sobre el eje de la pista dispuesto a ametrallar al avión que carretea.

El 109 acorralado se desvía brutalmente y los dos aviones se cruzan apenas a algunos metros, a mil kilómetros por hora.

Un estrépito. Un golpe violento en la nuca —la cabina del Spitfire de Beurling está llena de humo—. En el blin-

---

[1] Traten de mantener la pista de Safi despejada mientras entro planeando.

[2] Todo bien, Willie, entra, ahí voy.

daje del tanque, entre su cabeza y el motor, hay dos largos tajos causados por los proyectiles perforantes. Pero el Messerschmitt no puede seguir la lucha sin arriesgarse ante el Spitfire que vira rozando con el ala los hoyos abiertos por las bombas, y abandona la lucha...

Cuatro Spitfire regresan, en respuesta a la alarma dada por el control, a fin de proteger el circuito. Los Messerschmitt 109 se zambullen sobre los acantilados y enfilan hacia el mar, rumbo a Sicilia...

Con un esfuerzo violento de ambas manos, Beurling abre el techo corredizo de su cabina, tren bajo, motor reducido, hélice a paso bajo, alerones abiertos, viendo verde por doquier..., atención con los cráteres que los Ju 88 han sembrado generosamente sobre la pista...

El Spitfire carretea a salvo, inestable sobre las patas cortas y delgadas —un golpe de freno para esquivar los restos todavía humeantes de un Spitfire—, y he aquí por fin el alvéolo y el mecánico que hace señales.

¡Uf! ¡Qué fiesta! Beurling está cubierto de sudor que corre por todo su cuerpo: por los ojos, por el cuello, por las axilas...

Primer vuelo sobre Malta: dos victorias seguras: un Messerschmitt 109 y un Ju 88. Una victoria probable: el Macchi 202.

Una hora más tarde, su avión reabastecido, Beurling vuelve a partir con otra sección a fin de interceptar una formación de treinta Stukas Ju 87 escoltados por ciento diez Messerschmitt.

La Luftwaffe quiere hundir a cualquier precio al buque *Welshman* que acaba de llegar cargado de nafta y munición para la defensa antiaérea.

Todos los Spitfire y los Hurricane de la isla que están en condiciones de volar despegan...

Es una lucha terrible que se desarrolla sobre el puerto de La Valeta, lucha a la que se unen, desgraciadamente, unos treinta aparatos Macchi 202.

Los Stukas a cargo de tripulaciones escogidas se abalanzan a cuerpo descubierto a través de la barrera de fuego antiaéreo, seguidos por los Spitfire sobre los cuales se desploma una verdadera avalancha de cazas enemigos.

Beurling derriba un Me 109 y dispara literalmente a quemarropa contra un Junker 87 que acaba de dejar caer su pesada bomba de quinientos kilogramos.

Está tan cerca de su adversario que la cabina del Stuka arrancada por sus proyectiles hace añicos su hélice.

Una lancha de la R. A. F. que se encontraba en la rada, precisamente debajo del teatro del combate, se precipita en su auxilio; pero Beurling endereza por milagro su Spitfire y lo posa sobre el vientre en un minúsculo campo, próximo a un faro...

Esa misma noche, a pesar del olor a combustible y a la incomodidad de su alojamiento, "Screwball" Beurling, que acababa de demostrar sus incomparables dotes de piloto de caza desde el primer día de actuación, comió con apetito excelente y durmió como un leño...

Su juego estaba ganado, y los sacrificios de su juventud no habían sido vanos.

Capítulo Cuarto

EL ALMIRANTE YAMAMOTO

Mayo de 1940. Mar de Bering.

Atrapado por un huracán cerca de las islas de San Mateo, un barco cazador de focas japonés se había ido a pique.

Tres días más tarde un ballenero noruego recogía el cadáver del comandante japonés que flotaba a la deriva sostenido por su salvavidas.

Las señales y documentos de identidad encontrados sobre el cuerpo fueron guardados cuidadosamente y entregados, al término de la campaña de pesca, a las autoridades de Nackneck. Los noruegos habían encontrado además un libro —a primera vista un manual de matemáticas o una tabla de logaritmos— encuadernado, cosa curiosa, con planchas de plomo cubiertas de tela.

El cuerpo encerrado en una bolsa lastrada fué arrojado al mar, y el comandante noruego leyó las oraciones fúnebres...

Ocho días más tarde, al cruzarse con un guardapesca norteamericano, hicieron que se detuviera y le entregaron los documentos, un informe y el libro.

El comandante del aviso, oficial de la reserva naval norteamericana, se sobresaltó al poner los ojos sobre el famoso manual de matemáticas, y, abandonando su patrulla, puso rumbo a Dutch Harbor, donde se estaba construyendo una gran base naval.

Este pequeño libro no era otra cosa que el código primario de la Marina Imperial japonesa.

La presencia de documento tan precioso en manos de

un modesto cazador de focas no tenía, por otra parte, nada de asombroso. La tripulación de los balleneros y foqueros japoneses —lo mismo que la de los pesqueros rusos— incluía muchos oficiales en servicio activo que tomaban fotografías y ejecutaban sondajes hasta en las radas más diminutas de Alaska...

"Este descubrimiento", escribiría más tarde Frank Knox, secretario de Marina de los Estados Unidos, "ha representado para nosotros el equivalente a una flota de combate suplementaria."

Fué con la base de este código primario, común a la aviación, a la marina y al ministerio de relaciones exteriores japoneses (cosa curiosa, el código del ejército era totalmente diferente, y ni aun los mejores expertos lograron descifrarlo) que los norteamericanos pudieron prácticamente seguir los hechos y gestas de los japoneses.

Un servicio especial, encargado exclusivamente de esta clave, se instaló hasta la declaración de guerra en la misma Casa Blanca, y a él solamente tenían acceso el presidente Roosevelt y Cordell Hull.

Fué así que el presidente de los Estados Unidos pudo conocer antes que el mismo embajador japonés en Wáshington todas las instrucciones que Tokio impartió a sus servicios diplomáticos en el curso de las semanas trágicas de octubre y noviembre, hasta el 7 de diciembre de 1941.

Y hasta tener —la historia juzgará algún día— indicios seguros sobre el ataque de Pearl Harbor a partir del 28 de noviembre. Pero éste es asunto aparte.

También fué gracias a este código que se organizó la más extraordinaria caza del hombre de toda la guerra del Pacífico.

El hombre a abatir fué el almirante Isoroku Yamamoto, comandante en jefe de la Marina Imperial japonesa.

Yamamoto, verdadero genio de la táctica naval que la Historia colocará junto a Togo y Nelson, era el alma de las fuerzas armadas japonesas. Muy joven —todavía no había cumplido los cincuenta años—, conocía los Estados

Unidos a fondo, y siempre se había opuesto a la guerra tal como la deseaban Tojo y Matsuoko. Confidente y amigo del príncipe Konoye, le había declarado a principios de 1940:

"Si a pesar de todo debo combatir, será preciso que todo quede terminado en seis meses o un año. No puedo tomar la responsabilidad de una guerra de dos años contra los Estados Unidos. Estoy en contra del pacto tripartito y siempre lo he estado. Pero ahora es demasiado tarde. Espero que vuestro gobierno evitará una guerra con los Estados Unidos."

Viendo que la guerra era inevitable, había elaborado todos los extraordinarios planes de campaña que permitirían al Japón ganar la batalla del Pacífico en doce meses. Fué de su buque insignia, el formidable *Yamato,* que el 2 de diciembre de 1941 partió la señal *Niitaka yama nobore* [1], que desató el ataque de Pearl Harbor.

Fué sobre todo durante la campaña de Guadalcanal que todo el poder de su genio se reveló ante los norteamericanos.

Guadalcanal, pequeña isla perdida del archipiélago de las Salomón, dos mil kilómetros al norte de Australia.

Dos mil hectáreas de selva fétida, de cieno viscoso donde bulle la malaria, bordeadas de una tenue barrera de cocoteros que se extiende a lo largo de playas pantanosas.

Infierno tropical del cual los hombres se apartaron desde el 7 de febrero de 1568, día en que don Alvaro Mendaña plantó allí el estandarte de Su Muy Católica Majestad...

Un día, al infierno de la naturaleza siguió el infierno de los hombres...

El 4 de julio de 1942 una Fortaleza Volante que regresaba de un vuelo de reconocimiento sobre Tulagi se desvió de su ruta debido a una tempestad, y sobrevoló

---

1 "Subir al Monte Niitaka", frase en código que desencadenó la guerra entre Japón y los EE. UU. *(N. del T.)*

Guadalcanal a siete mil metros de altura. Al pasar el observador tomó por azar algunas fotografías.

Una vez reveladas las placas, una verdadera bomba explotó en el Gran Cuartel General del almirante Nimitz, comandante en jefe norteamericano del Pacífico.

Los oficiales de informaciones debieron rendirse ante la evidencia fotográfica. Discretamente, los japoneses habían desembarcado tropas en Guadalcanal y habían comenzado la construcción de un aeródromo.

Este modesto aeródromo, simple pista abierta en la jungla a golpes de hacha y de machete, debía trastrocar todos los planes de campaña norteamericanos.

El 7 de agosto de 1942, once mil hombres de infantería de marina desembarcaron por sorpresa en la punta de Lunga, y ya el 8 a la noche el aeródromo caía en sus manos y era bautizado con el nombre de Henderson Field.

Al principio la captura de la isla fué sólo cuestión de días, y nadie podía imaginar que una minúscula operación militar de tercer orden degeneraría en una furiosa serie de encuentros terrestres y aeronavales.

Yamamoto siguió tranquilamente la operación norteamericana desde Truck, adonde se había trasladado en el acto a bordo del *Yamato*. Dejó que los norteamericanos se empeñaran a fondo, y luego se lanzó al combate. Era para él el campo soñado para una guerra de usura contra la marina de los Estados Unidos, en medio de ese dédalo de islas en las que la superioridad de sus tripulaciones y de sus planes podían actuar con seguridad.

Cuando el 7 de febrero de 1943, a las 16 y 15, cayó el último soldado japonés de Guadalcanal, la marina norteamericana había librado en las aguas de esta isla maldita seis grandes batallas navales.

Seis batallas navales de las cuales cuatro fueron derrotas y dos encuentros indecisos.

En el curso de las batallas de Savo —9 de agosto de 1942—; de las Salomón orientales —24 de agosto—; del

Cabo Esperanza —noche del 11 al 12 de setiembre—; de las islas de Santa Cruz —26 y 27 de octubre—; de Guadalcanal —noche del 12 al 13 de noviembre— y de Tassafaronga —el 30 de noviembre—, la marina norteamericana perdió dos de sus preciosos portaaviones, el *Wasp* y el *Hornet*, seis cruceros pesados, dos cruceros livianos y catorce torpederos, sin contar cierto número de unidades pesadas puestas momentáneamente fuera de combate.

En todas estas batallas, a pesar de la ventaja del número, del peso de la artillería, del radar, y sobre todo de las fuerzas aeronavales —gracias a las cuales los desgastes fueron cada vez limitados— la marina estadounidense quedó bajo el dominio táctico de los japoneses, que seguían escrupulosamente las instrucciones de Yamamoto.

Así, por ejemplo, en Tassafaronga, la *Task Force* [1] 67 norteamericana, protegida por sus aviones, prevenida por anticipado del arribo de los japoneses, tendió con cinco cruceros pesados y seis torpederos una trampa a un convoy japonés compuesto por apenas siete torpederos. Estos torpederos japoneses se encontraban en franca desventaja, puesto que transportaban tropas agrupadas sobre las cubiertas que estorbaban los movimientos en los pasadizos, munición y cinco mil barriles de nafta para los sitiados de Guadalcanal.

Después de treinta minutos de furioso encuentro en la noche, uno de los cruceros pesados norteamericanos —el *Northampton*— se fué a pique, y los otros cuatro quedaron fuera de combate (el *Portland, Minneapolis, New Orleans* y *Pensacola*). El *Portland* y el *Minneapolis*, prácticamente partidos en dos, apenas lograron salvarse por milagro.

Los japoneses, siguiendo el plan de combate preestablecido por Yamamoto, no sufrieron ninguna pérdida durante el combate propiamente dicho.

---

[1] Fuerza de Tareas. *(N. del T.)*

Yamamoto se convirtió en el Pacífico en un espantajo para los almirantes norteamericanos, como Rommel en Libia lo fuera para los generales ingleses...

*

Los servicios de escucha de la Marina estadounidense están instalados en subterráneos de Dutch Harbor protegidos por bloques de hormigón. Encima de los acantilados, palpando día y noche las vibraciones de las ondas hertzianas, se elevan a cien metros de altura las siete enormes antenas metálicas que los japoneses tratarán de destruir luego tantas veces.

El 17 de abril de 1943, a las 6 y 36, se intercepta un mensaje codificado japonés procedente de Truck. Como lleva el indicativo de llamada del *Yamato,* buque insignia de Isoroku Yamamoto, se lo envía con *top priority* [1] a Washington.

De antena en antena, el mensaje pasa, por los poderosos equipos de la Marina, de Kiska a Kodiak, de Kodiak a Elmendorf, cuartel general del Comando de Defensa de Alaska, de Elmendorf a San Francisco, cuartel general del Comando de Defensa Occidental, y finalmente a Wáshington.

En Arlington Hall, los expertos criptográficos se inclinan de inmediato sobre los grupos de cifras.

28743253 54178932 72918367...

En la habitación vecina, los técnicos de la I. M. B. C. acaban de poner a punto el primer cerebro electrónico, que al cabo de algunos meses hará todo ese trabajo en su lugar. Bastará introducir de un lado los elementos de base del código japonés, del otro los mensajes interceptados, y la máquina se encargará de traducirlos al lenguaje claro en algunos minutos...

El texto descifrado se deposita a las once de la ma-

---

[1] Prioridad máxima. *(N. del T.)*

ñana sobre el escritorio de Frank Knox, a la hora en que éste vuelve de una sesión del Senado. El secretario de Estado lee el mensaje-despacho común que indica las horas correspondientes a un desplazamiento de Yamamoto en viaje de inspección aérea. Como se trata de un asunto de pura rutina, sin importancia táctica o estratégica, Knox sale dispuesto a almorzar.

Sentado a la mesa, una reflexión inocente de su jefe de gabinete, dicha de pronto —comentario clásico sobre la posibilidad de solucionar las guerras mediante duelos entre los jefes militares: no más jefes, no más guerras—, va a poner en marcha la extraordinaria operación *Vengeance*.

¿Y si fuera posible que aviones de caza interceptaran a Yamamoto y lo hicieran descender? ¡Eso podría cambiar el curso de la guerra en el Pacífico!

Al instante Knox hace partícipe de su idea al general Arnold, jefe del Estado Mayor General de las Fuerzas Aéreas del Ejército norteamericano, quien llama a su vez al coronel Charles Lindbergh, especialista en vuelos de gran radio de acción en aparatos P.38, lo mismo que a Frank Meyer, ingeniero de ensayo de la casa Lockheed.

Tras un rápido estudio de las cartas y de las distancias, surge al parecer la posibilidad de interceptar a Yamamoto sobre el aeródromo de Kahili al día siguiente, 18 de abril, a las 9 y 45, utilizando a los cazas P.38 de Guadalcanal. Pero con la condición de hacerles llegar a tiempo tanques suplementarios especiales.

A las 15 y 35 se envían dos mensajes firmados personalmente por Frank Knox para ser retransmitidos por Pearl Harbor. Uno está destinado al general Kenney, comandante de las fuerzas aéreas del sudoeste del Pacífico en Australia y se refiere a los tanques suplementarios. El otro se retransmite directamente al *Fighter Control Center* [1] de Henderson Field, Guadalcanal.

El mensaje destinado a Kenney pasa a los depósitos de

[1] Centro de Control de Caza. *(N. del T.)*

armamento del 13º Ejército Aéreo en Port Moresby. Tres horas más tarde, cuatro cuadrimotores Liberator decolan de Bahía Milne rumbo a Henderson Field transportando dieciocho tanques desprendibles de 310 galones y dieciocho tanques desprendibles de 165 galones.

El mensaje de Henderson Field llega a las 16, pero una incursión japonesa seguida de un horrible incidente demora su transmisión al mayor Mitchell, comandante del escuadrón número 339 de aparatos P.38 hasta las 17.

*

Henderson Field. *17 de abril de 1943. 15 y 10.*

El aeródromo de Henderson, sembrado de restos confusos de aviones japoneses y norteamericanos, está saturado del hedor de millares de cadáveres que se pudren en la selva que lo rodea.

Canción destemplada de los mosquitos cargados de malaria...

Efluvios malsanos de una naturaleza en descomposición. El aire mismo lleva la enfermedad y la muerte.

La arena de las playas —polvo virgen de coral blanqueado por siglos de sol calmo— está ahora removida, erizada de hierros informes y de cartuchos vacíos, negra de combustible, de residuos de petróleo y de sangre...

El lamento crispante de las sirenas del aeródromo de Canning, allende la montaña, muere a su vez.

El polvo del decolaje de la sección de alerta de los Vought Corsair de infantería de marina, deriva hacia los cocoteros de troncos carcomidos por las esquirlas.

El último *jeep* se ha refugiado bajo su camuflaje de hojas de palmera, y los hombres están tendidos en las trincheras.

Los tubos de los cañones Bofor de la defensa antiaérea se balancean sobre los cojinetes bien engrasados de sus

afustes, y los sirvientes entrecierran los ojos bajo sus viseras de jugadores de tenis...

Silencio absoluto sobre la isla.

A la derecha, un gran parche de cielo azul corona el monte Popomanasiu, en cuyo flanco todavía arden los incendios.

Sobre el mar, un enorme cúmulus-nimbus eleva vertiginosamente una efervescencia de relámpagos y tormenta hasta ocho mil metros de altura.

En la bahía de Lunga los buques mercantes dispersos e impotentes aguardan, mientras los torpederos, con las turbinas siempre bajo presión, comienzan a zigzaguear en las olas cubiertas de residuos de petróleo y de restos.

Y entonces, sin transición, resuena el clarín encolerizado de doce motores Pratt y Whitney de los Corsair que trepan desesperadamente... y, más lejano y apagado, pero aumentando irresistiblemente, el rugido sordo y sincopado de los aviones enemigos.

Veintisiete puntos luminosos se aproximan —geometría perfecta de una formación de bombardeo impecable— y se distinguen luego en su derredor, bailando en el firmamento, casi invisibles, revelada a veces su presencia por el resplandor de una inclinación de las alas, los Zero de la escolta...

Los pilotos del escuadrón 339 observan la incursión, apoyados contra las paredes del refugio —sacos de paja de arroz llenos de arena— o sentados sobre las cuerdas adujadas que forman tabiques antiesquirlas en derredor de un P.38 cubierto de redes y follaje.

Comentarios nerviosos y sarcásticos sobre la interceptación de los *marines*...[1], rostros desfigurados por la disentería e hinchados por las picaduras de mosquitos..., gestos bruscos de los nervios quebrantados por el infierno de Guadalcanal.

---

[1] Infantes de marina. *(N. del T.)*

El mayor Mitchell, comandante del escuadrón, observa la acción con sus anteojos y pasa la información a sus pilotos.

—Son Sally hoy... están a siete mil... treinta Zero de escolta a ocho mil... los muchachos de Bauer no llegarán a tiempo para interceptar con estos imbéciles del *Fighter Control* que siempre dan la alarma demasiado tarde...

¡Ay! Si los *marines* no abandonan esta aventura, están perdidos...

—¡Ah, los idiotas! Ahí están los Zero que ahora pican sobre ellos...

El mayor grita como si sus camaradas, encerrados en sus cabinas, pudieran oírlo desde allá arriba.

Y ahora se escucha el redoble de las bombas que desgarra el aire. Columnas de agua se elevan entre los buques, luego una explosión y el hongo de humo de un transporte que vuela por los aires...

Aullido estridente de los motores y tableteo irregular de las ametralladoras. Los Corsair no tienen probabilidades contra los Zero.

Ninguna esperanza de abalanzarse sobre estos demonios de cazas japoneses, tan livianos que efectúan un *looping* sobre ciento cincuenta metros de radio, y trepan verticalmente dos mil metros en un abrir y cerrar de ojos.

Los Corsair han caído en una trampa. Hasta su velocidad superior en picada y su peso son inútiles, pues los Zero han transformado su ventaja de altura en sobrevelocidad.

Dos Corsair se lanzan en picada arrastrando una cola de humo, perseguidos por una docena de cazas enemigos.

Un Zero imprudente, que se arriesga a efectuar una pasada frontal, explota en fuego de artificio, y los hombres en tierra demuestran su alegría arrojando sus gorras al aire.

Penosamente, los Corsair se apartan y se zambullen verticalmente hacia la tierra a plena potencia...

Pero, ¿qué ocurre?

Uno de los Corsair vomita vapor blanco: tanques de nafta perforados cuyo contenido se evapora en la corriente de aire. Un fragmento de ala se desprende, probablemente un alerón...

Todo el aeródromo de Henderson está ahora al descubierto sobre la pista, con la cabeza hacia lo alto, la garganta apretada por la angustia. ¿Saltará el piloto del Corsair en paracaídas?

La ambulancia parte, y el vehículo de los bomberos vira en redondo al extremo de la pista.

Allá arriba, la formación japonesa ha dado media vuelta. Los Zero ni siquiera intentan una pasada de ametrallamiento. Desde la llegada de los Bofor están desconcertados.

El Corsair reduce su ángulo de picada. El piloto consigue enderezarlo... No, vuelve a picar, y los testigos ven pasar sucesivamente su cara externa gris plomizo y su cara interna clara en el cielo. Llega en línea recta sobre la pista, siempre en vuelo invertido, y desaparece detrás de la barrera de cocoteros...

Todo el mundo baja instintivamente la cabeza, los ojos semicerrados esperando el choque... Todavía no: el avión vuelve a aparecer, siempre invertido, y atraviesa toda la longitud del aeródromo a cincuenta metros de altura.

La nariz se alza ligeramente. El piloto desesperado y enloquecido intenta un último medio tonel para enderezar su avión... casi lo consigue. De pronto, el aparato se le escapa, resbala sobre el ala, rozando el suelo, y vuelve a elevarse por milagro en medio de una nube de polvo. La cola toca tierra y se desprende. El rugido del motor muere de golpe...

Estruendo formidable que hace temblar la tierra bajo los pies.

El avión mutilado ha saltado el río de un rebote prodigioso y se estrella contra la orilla. Varios centenares de hombres corren a través de la maleza, abriéndose paso

entre las enormes plantas de hojas aserradas que cortan la carne hasta el hueso. Es el movimiento irreflexivo e irresistible de hombres que se precipitan sin esperanza, ahogados de terror, para intentar salvar a otro hombre...

Pero el río Yalú está de por medio.

El autobomba ya está allí, y el equipo de incendios, desenrollando sus mangueras, lucha en la rápida corriente para transportar los tubos de tela que escupen espasmódicamente nieve carbónica.

Algunos hombres se arrojan al agua, dispuestos a llegar hasta la terrible hoguera, pero la nafta que brota de los tanques destrozados se extiende sobre el río en napas de llamas y hace retroceder a los salvadores...

El calor liberado es tal que las hojas arden por combustión espontánea en veinte metros a la redonda.

El piloto está aprisionado dentro de este infierno por una cabina transparente bloqueada. Con las manos bañadas en sangre, las uñas arrancadas, trata de liberarse, y grita como poseído, pues las llamas pronto hacen presa de su carne a través de la delgada tela de sus pantalones tropicales empapados de nafta...

Los dos bomberos que tratan de llegar hasta él, trabados sus movimientos por las escafandras de amianto, pierden pie y son arrastrados por la corriente.

De pie en la orilla, apretujados unos contra otros, petrificados de espanto e impotentes, hay doscientos hombres. A cada salva de explosiones se agachan y bajan la cabeza, pues las municiones saltan en las alas abrasadas.

El capellán, ayudado por el médico y por los mecánicos del Corsair, trata de atravesar el río en medio de los proyectiles que silban y los cartuchos al rojo blanco que revolotean dejando colas de humo como si fueran *tracers*...

Es imposible aproximarse.

Uno de los compañeros de escuadrilla, gritando como loco, se abre paso a golpes de puño a través de la muchedumbre, se arranca de las manos que tratan de rete-

nerlo y se arroja al agua, revólver en mano. Mientras el capellán, con la cabeza y los brazos fuera del agua, sujetado a una cuerda, administra la absolución, tres detonaciones se escuchan detrás de él. El mártir atrapado en su ataúd incandescente se sumerge en la ampolla de *plexiglass* acribillada por las balas...

Llamados por los altoparlantes, todos regresan a sus puestos en la pista, con los brazos caídos, la epidermis aún estremecida de horror por el recuerdo de la tragedia.

*

A las 17 y 10 un *jeep* del Control de Caza viene a buscar al mayor Mitchell y a sus dos jefes de escuadrilla, tenientes Thomas G. Lanphier y Besby Holmes.

A lo largo de los quince kilómetros que median entre Henderson y Tassafaronga, la ruta está encuadrada por vestigios de las batallas feroces del desembarco.

En Tassafaronga, el Gran Cuartel General de la Marina y de la Fuerza Aérea está disimulado en un grupo de palmeras, y sus edificios semienterrados en la arena. Las infiltraciones de agua extienden napas de lodo sobre el entarimado, en el que chapotean unos veinte oficiales que discuten acaloradamente.

Se trata de un telegrama:

Wáshington — 17-4-43 — 15 h. 35 P M. — Muy secreto
Secretario de Marina a Control de Cazas de Henderson

Almirante Yamamoto acompañado jefe Estado Mayor y siete oficiales generales marina imperial entre ellos cirujano jefe gran flota partió de Truk esta mañana 8 h 00 A M para viaje aéreo inspección de bases de Bougainville punto Almirante y séquito viajarán en los Sally escoltados seis Zeke punto Escolta de honor probable procedente Kahili punto Itinerario previsto Rabaul Bucka 16 h 30 P M punto Almirante pernoctará Bucka volviendo a

partir al alba rumbo Kahili punto Aterrizaje Kahili previsto 9 h 45 A M punto Almirante embarcará en seguida cazasubmarino en Ballale para inspección unidades navales bajo comando almirante Tanaka punto Escuadrón 339 repito tres tres nueve P 38 debe por cualquier medio esperar y destruir Yamamoto y estado mayor en la mañana dieciocho abril punto Tanques suplementarios e instrucciones curvas de consumo llegarán diecisiete abril a la noche de Port Moresby punto Informaciones insiste en puntualidad extrema almirante Yamamoto punto Presidente confiere importancia extrema a esta misión cuyos resultados serán comunicados de inmediato a Wáshington punto

Firmado FRANK KNOX
Secretario de Estado de Marina

Documento ultrasecreto que no se debe copiar ni archivar punto Destruirlo después de ejecución punto

Mitchell, telegrama en mano, silba entre dientes después de echar un vistazo a la carta que cubre la gran mesa central...

—¡880 kilómetros! Casi 2.000 kilómetros de ida y vuelta, con escaramuzas probables. Cinco horas de vuelo por lo menos, pues será preciso economizar la nafta volando a velocidad de crucero reducida.

¡Caramba!

Es tanto más inquietante cuanto que el telegrama de Port Moresby que confirma el envío de los tanques suplementarios indica que solamente dieciocho aviones serán equipados. ¡Qué historia si la famosa escolta de honor estuviera integrada por unos cuarenta Zero!

La discusión del plan final a adoptar dura hasta la hora de la comida; magra comida de Guadalcanal: salchichas en lata y bizcochos, más un vaso de jugo de naranja, también en lata, para los pilotos solamente.

Los oficiales de marina proponen esperar a que Yama-

moto esté a bordo de su cazasubmarino para echarlo a pique. Holmes aduce que un piloto de caza normal no puede identificar ese pequeño buque en medio de los demás centenares que hallarán en la bahía. Además, aun ametrallando uno por uno los sobrevivientes que escapen a nado, jamás tendremos la certeza absoluta de haber terminado con Yamamoto... y —argumento final— estará la defensa antiaérea naval.

¡No, gracias!...

¿Cómo estar entonces seguro de interceptarlo en el aire? Si Yamamoto es puntual, será menester atraparlo a unas cincuenta millas al este de Kahili. Contando alrededor de seis o siete kilómetros por minuto, el contacto debería tener lugar hacia las 9 y 35 de la mañana, aproximadamente.

¿A qué altura volará? Es importante, pues si bien el servicio meteorológico predice buen tiempo y visibilidad excelente, las condiciones atmosféricas tropicales son tan inestables...

Parece probable que los dos bombarderos vuelen bastante bajo, cerca de tres mil metros de altura, a fin de evitar a los distinguidos pasajeros la incomodidad de las máscaras de oxígeno...

Finalmente todo el mundo se pone de acuerdo, y Mitchell —no de muy buena gana— decide asumir el comando de los doce P.38 que volarán a seis mil metros para asegurar la protección de los seis P.38 encargados de la delicada interceptación propiamente dicha, que volarán a tres mil quinientos. El decolaje se fija para las 7 y 20.

La elección de los dieciocho pilotos se presenta difícil, puesto que hay cuarenta pilotos en el escuadrón que van a pedir a gritos contarse entre los participantes de misión de tal naturaleza. Lo mejor será tirar a la suerte entre los veinticinco más experimentados.

A las 9 de la noche, justamente antes de desencadenarse una terrible tormenta, los cuatro Liberator portadores de los tanques se posan más mal que bien en la

pequeña pista de Henderson Field, discretamente iluminada por medios improvisados.

Bajo una lluvia torrencial, en una noche negra como boca de lobo, los mecánicos comienzan a trabajar a la luz de linternas de mano. Los bombarderos japoneses que sobrevuelan la isla sin cesar, turnándose, dejan caer sus bombas sobre el menor signo luminoso que revele actividad.

Montar los tanques desprendibles entre los dos soportes de los motores y la barquilla del puesto del piloto es un trabajo de negros. Los soportes no estaban previstos para *drop-tanks* [1] de estas dimensiones y peso. Hay que improvisar todo febrilmente, enterrados en el barro hasta los tobillos, y en medio de una nube de mosquitos peligrosos atraídos por la luz...

18 de abril de 1943.

Salida de sol radiante en un cielo límpido.

Desde las seis de la mañana todos los pilotos del 339 están en la zona de dispersión del escuadrón. Los que parten disimulan sus temores secretos bajo un aire desenvuelto, inspeccionando sus aviones y aturdiendo a los mecánicos con recomendaciones y preguntas...

Los que se quedan, sentados en rueda al pie de los cocoteros, abruman a los otros con sarcasmos despechados, pero también comparten la ansiedad de los camaradas que van a emprender vuelo...

Es el momento siempre punzante de los decolajes en misión de guerra, cuando, de pie sobre el ala del avión, ajustando el paracaídas, se abraza de una última ojeada todas esas cosas familiares: los compañeros, la choza de los pilotos con fotografías de atractivas muchachas colgadas de las paredes, sus cartas, sus pizarrones negros, la mesa donde tan a menudo se ha jugado al póker el dinero que no se tenía..., el mecánico que oculta su emoción

---

[1] Tanques desprendibles. *(N. del T.)*

frotando una vez más el *plexiglass* de la carlinga transparente.

El mayor Mitchell llega por fin, sin afeitarse, el rostro macilento. Ha pasado la noche en vela supervisando el trabajo de los mecánicos.

Llama a los pilotos a su lado y, sentado sobre el *capot* del *jeep*, acodado en su paracaídas, imparte las últimas instrucciones.

—Doug Cannings y yo, cada uno con una sección de seis aviones, trataremos de proteger a la patrulla de interceptación contra los Zero de escolta. Thomas Lanphier, Rex Barber, Beasby Holmes, Ray Hine, Joe Moore y James Mac Lanahan quedarán entonces en libertad para derribar a los bombarderos, objetivo que se deberá alcanzar a cualquier precio. Suceda lo que suceda, zambúllanse entre los Zero sin ocuparse de...

Las 7 y 20. Un motor se pone en marcha, vacilante, vomitando una humareda cargada de petróleo por los tubos de escape... después otro... tres... siete... diez... Treinta y seis motores Allison se ponen en marcha.

El P.38 del mayor comienza a carretear sobre las planchas metálicas perforadas de la pista, grácil sobre sus tres patas delgadas como una bailarina en puntas de pie.

Uno por uno, muy cargados, arrastrando en el estrépito de los motores el silbido agudo de los compresores General Electric, los P.38 despegan...

El aparato de Mac Lanahan revienta un neumático a ciento cincuenta por hora, patina sobre el suelo de hierro humedecido, su tren se desprende y el avión se estrella al final de la pista envuelto en llamas. El piloto ileso emerge rápidamente de su cabina y se aleja a una velocidad récord antes de la explosión final.

Joe Moore, al pasar sobre su tanque suplementario, siente que el régimen de sus dos motores baja, y el indicador de la presión de nafta se enciende: no hay alimentación. Conecta rápidamente los tanques internos de

las alas, luego hace una nueva tentativa con el *drop-tank*, arriesgándose a ras de agua a fin de no demorar la misión. Pero todo es en vano; los motores se niegan a funcionar. Bombeando como poseído, logra volver a cebarlo, y con la muerte en el alma aterriza apenas el último avión del escuadrón acaba de partir...

Los dieciséis P.38 restantes rodean en tres patrullas —dos de seis y una de cuatro aparatos— a Guadalcanal, que pronto se borra tras ellos en la bruma seca de la mañana.

Es una mañana tropical maravillosa. Pacífico de tarjeta postal: las pequeñas islas de esmeralda orladas de nácar sobre un mar en calma como un lago apacible.

Para los pilotos, a pesar del peligro, cada vuelo es un descanso, pues les permite evadirse de Guadalcanal. Lejos de las ciénagas fétidas y del hedor de la jungla en descomposición, estas islas perfilan en la vibración del aire tibio un paraíso terrestre inaccesible, con sus arenas de oro, las vides vírgenes escarlata y los árboles color índigo.

Describiendo un amplio círculo alrededor de los archipiélagos ocupados por los japoneses, los pilotos dejan sucesivamente a la derecha Munda, Rendova, Vella Lavella y Shortland. Vuelan demasiado bajo y demasiado lejos para que los radares japoneses capten su paso.

El sol comienza a picar a través del *plexiglass*, y Thommy Lanphier, en mangas de camisa, siente que gotas de sudor corren bajo sus axilas, y que su frío desciende sobre la piel sensible de los costados.

Pronto pasan dos horas de vuelo y de riguroso silencio radiotelegráfico. El silbido de los dos compresores sobre los soportes que bordean la barquilla resulta a la larga intolerable. También están los calambres, dolorosos en los riñones inmóviles..., los compañeros comienzan a agitarse incómodos en las cabinas.

"No los vamos a encontrar", piensa Lanphier; "de lo contrario sería demasiado bueno. ¡Esas cosas sólo pasan en las películas de Hollywood!"

Abajo, a la derecha, deslizándose bajo los planos de deriva de los empenajes, está la extremidad más alejada de Bougainville. Pronto habrá que trepar.

9 y 30. El tanque de 310 galones es enervante al máximo. Como no está dividido por tabiques, la nafta se mueve y cada cinco segundos el piloto tiene la desagradable sensación de que la nariz de su avión recibe un puntapié. Cada tentativa de corrección en los comandos no hace evidentemente otra cosa que aumentar la amplitud de la oscilación...

9 y 33. Ya está. La patrulla de Mitchell se aleja del mar mientras la sombra de los aviones continúa, curiosamente, sobre las olas. Los P.38, que trepan a un ángulo increíble, la nariz apuntando al sol, parecen estar unidos por una trama invisible.

Con un golpe de la palma de su mano, Lanphier pasa a 2.600 revoluciones por minuto; mezcla rica y 34 de presión en la admisión. Los cuatro Lightning de la sección de ataque suben.

Ahora todos los ojos escrutan el cielo con atención. Tommy acaba de barrer cuidadosamente el horizonte ocultando con la mano abierta el sol resplandeciente.

"Nada, no veremos nada y los compinches se van a..."

—*Look out, bogeys ten o'clock high!* [1]

Al oír la voz calmosa de Cannings, Tommy salta como bajo el efecto de un choque eléctrico.

¡Allí están, viniendo hacia nosotros, algo a la izquierda y arriba!

El almirante es puntual.

3.000 revoluciones a los motores. *Combat rating — combat flaps* — [2]; hay que hacer tantas cosas, bastón pegado al vientre por acción de las rodillas cerradas a fin de tener las manos libres; llaves de nafta; alimentación por gravedad; largar los tanques suplementarios; recordar las ins-

---

[1] ¡Cuidado! ¡Duendes arriba en el sector de las 10 del reloj!

[2] Régimen de combate. *Flaps* para combatir. *(N. del T.)*

trucciones para el desprendimiento de los grandes de 310 galones; bola al medio, nada de resbalamiento... *Hop!* Sacudida seguida de un salto del avión, aligerado de su carga.

Todo esto a tientas, con la cabeza alta, los ojos fijos en los pequeños puntos brillantes que ya están en la vertical.

Holmes largó mal su tanque de 310 galones que ha rozado al pasar su timón de profundidad, y para empeorar las cosas no logra desembarazarse del de 165.

Giro, trepada vertical en dirección casi paralela al enemigo, que parece no haber visto nada todavía. En consecuencia es preciso tratar de permanecer en el ángulo muerto, oculto por sus alas...

Barber acompaña bien a Lanphier, pero la sección Holmes-Hine ha desaparecido.

Los dos Lightning están a apenas trescientos metros sobre los dos Sally. Uno de los bimotores es de color kaki, liso; el otro es de un gris brillante camuflado de listas irregulares verde oliva. Los grandes discos rojos de los soles nacientes se destacan nítidamente...

Los Zero, tres de cada lado, lo encuadran de cerca. Ése debe ser el avión de Yamamoto.

Virada a la izquierda para deslizarse entre la isla y la formación enemiga, y he aquí a los Zero que largan sus tanques que caen describiendo piruetas en el aire. Los tres primeros se abalazan en línea recta sobre los dos Lightning en una pasada frontal a mil doscientos kilómetros por hora de velocidad conjugada..., largas ráfagas de *tracers* que se entrecruzan y un Zero verde y amarillo, sacudido por el chorro de acero de las piezas de 13 mm. y del cañón de 20 mm., entra en vuelo invertido y roza a Lanphier.

Alertados, los dos Sally se zambullen hacia la isla. Thommy parte tras ellos. Pero los Zero son extraordinariamente ágiles y están tripulados por pilotos escogidos; los otros tres, con las alas encastradas como para una reunión en

Villacoublay, ejecutan un *looping* perfecto y se desvían para cortarle el camino mientras los dos primeros viran en un trecho tan corto que apenas se distancian, y convergen con el Lightning hacia el Sally camuflado.

Es una carrera a muerte de la cual el bombardero es el premio.

En estos momentos el cerebro trabaja rápidamente, pero el instinto de un piloto de caza experimentado controla los gestos con más rapidez que el pensamiento...

Como un delantero en una cancha de fútbol, Lanphier amaga y toma a los Zero a contrapié..., intento de giro a la izquierda mediante una exagerada inclinación de la palanca de mando. Al punto los dos Zero efectúan un viraje en su dirección y se aproximan. El primero abre fuego..., golpe brutal al pedal de la izquierda para escabullirse debajo de los *tracers* y, sin pérdida de tiempo, al de la derecha, en vuelo apenas invertido, alerones trabados a fondo...

Completando el tonel amplio, Lanphier pasa como una tromba bajo los dos Zero y pica hacia los bombarderos.

Por su parte, Barber ha continuado en línea recta y abre fuego contra los otros tres Zero que se apartan de su custodio y le hacen frente. Tommy, a plena potencia, pasa entre ellos de frente y se encuentra en la estela del Sally más cercano. Es el camuflado, el de Yamamoto...

A setecientos kilómetros por hora, cazador y presa se precipitan hacia la isla cubierta de selva espesa, en la que se abren paso bloques descarnados de basalto.

El Sally crece en la mira con su fino plano de deriva plantado sobre el fuselaje en forma de cigarro... largas alas hinchadas por los dos motores de escapes enrojecidos al blanco. Las torrecillas de artillería ni siquiera están ocupadas.

Tommy tiembla de excitación cuando aprieta el detonador de sus armas. El retroceso del cañón de 20 mm. y de los cuatro de 13 mm. entre sus piernas hace que la

palanca de mando se escape de su mano enguantada. El olor de la pólvora invade la cabina...

El Sally se endereza a ras de los árboles y el Lightning se balancea de derecha a izquierda sin dejar de disparar, para evitar el peligroso remolino de las hélices... una ráfaga prolongada... las explosiones de los proyectiles sacuden las ramas y se elevan hacia la sombra del avión que salta de árbol en árbol. ¡Tocado! El motor derecho se incendia. Una delgada cola oscura primero, luego una corona de llamas cortas alrededor del capotaje... planchas se desprenden del ala, liberando una enorme cortina de humo negro que se retuerce al conjuro del viento de las hélices.

El Sally, con un ala en llamas, aminora la marcha, y Tommy baja los alerones otros diez grados reduciendo a fondo la potencia de sus motores en medio de las explosiones de la compresión.

Una segunda ráfaga para acabar con la presa. Nadie podrá saltar en paracaídas; el avión está ahora demasiado bajo. Los árboles rozados se inclinan al paso del avión y de pronto el Sally resbala, se desgarra, el ala se parte en dos en medio de un haz de llamas purpúreas, de chispas y de restos. De explosión en explosión, el fuselaje se abre un sendero de fuego entre los árboles...

¡Victoria!

Una ojeada al retrovisor: he aquí a los Zero. Trepada brutal y espiral ascendente que los cazas japoneses, endurecidos los comandos por la velocidad, no pueden tratar de seguir bajo pena de plegar sus alas...

Trepando a máxima potencia el Lightning sobrevuela la pista del aeródromo de Kahili, donde los Zero despegan desde todas direcciones levantando polvo. Algunos disparos torpes de piezas antiaéreas de 75 mm. dispersas y eso es todo...

Mientras tanto, Barber, arrancado *in extremis* de las garras de una docena de Zero, aparecidos como por milagro en el teatro de los acontecimientos, por Mitchell y las

secciones de protección, logra reunirse con el segundo bombardero que enfila hacia la playa a ras de agua. Las ráfagas del Lightning arrancan del mar una cinta de espuma que persigue al Sally, cada vez más de cerca...

Con una explosión formidable, el aparato japonés se estrella contra el coral de la barrera de arrecifes...

Un Lightning, con un motor en llamas, barrena hasta el suelo para precipitarse cerca de un pico rocoso. Es Hine, que se sacrifica para proteger a Holmes trabándose en lucha con tres Zero...

Holmes, pese a la desventaja de su tanque y de sus empenajes averiados, derriba dos Zero, uno seguro, el otro probable. Barber trata de rematarlo, pero en ese momento Mitchell ordena regresar en seguida. Seis Lightning presentan averías serias y dos tendrán que regresar trabajosamente con un motor detenido, la hélice en bandera...

Misión cumplida. La caza del hombre ha terminado.

*

Entre los restos del Sally se encontrará el cuerpo carbonizado de Yamamoto. El almirante murió apoyado sobre la empuñadura de su sable de *samurai,* que fué enviado a Tokio junto con sus cenizas para la celebración de exequias solemnes.

El teniente Lanphier fué ascendido al grado de capitán y recibió la *Navy Cross* [1], junto con un telegrama de felicitación personal del presidente Roosevelt.

Su hazaña no fué anunciada oficialmente hasta el 1º de setiembre de 1945, ya que su hermano Charles, derribado en Batán, era prisionero de los japoneses y el gobierno norteamericano temía posibles represalias.

La historia dirá un día que la muerte de Yamamoto fué la primera gran derrota del Japón en la guerra de 1941-1945.

---

1 Cruz Naval. *(N. del T.)*

NOTA SOBRE EL LOCKHEED "LIGHTNING" P.38

El "Diablo de dos colas" —*Der gabelschwanz Teufel,* como lo llamaban los alemanes— ha sido uno de los aviones más populares de esta guerra.

En el recuerdo de los franceses la silueta muy particular del P.38 y el silbido característico de sus compresores perdurarán indisolublemente ligados a las semanas trágicas de mayo y junio de 1944...

En todos los casos el Lightning tiene el privilegio de haber sido el aparato más discutido por los pilotos de caza aliados. Odiado por unos, fué colocado por otros al mismo nivel que el Spitfire, lo cual significa un cumplido muy extravagante.

La historia de este avión extraordinario comenzó en 1937. El Cuerpo Aéreo del ejército norteamericano había establecido el pliego de condiciones de un caza bimotor monoplaza veloz de gran radio de acción. Era la época en la que en los informes ultrasecretos de los agregados aeronáuticos a las embajadas de Berlín se comenzaba a mencionar vagamente al Messerschmitt 110. Era también en momento en que Francia había presentado en la exposición de 1936 un caza bimotor Henriot muy bonito y el Potez 63. En Holanda, Focker construía su "Faucheur" G-23...

En una palabra, este tipo de aparato estaba de moda. Y la moda en aviación es tan exigente como en materia de sombreros femeninos.

El pliego de condiciones, muy severo —exigía una velo-

cidad de 576 km. por hora a 6.100 metros de altura y un radio de acción de 500 kilómetros—, descorazonó a la mayoría de los constructores norteamericanos.

Entre las firmas consultadas se encontraba la Lockheed, un poco por caridad sin duda. En efecto, esta firma nueva que contaba apenas con un millar de obreros y técnicos, no había producido hasta entonces más que cinco tipos de aviones y construído en total 107 aparatos de transporte livianos de los cuales solamente uno, el Lockheed 12 "Electra", dió resultado.

Las cosas no presentaban un cariz muy brillante —Francia e Inglaterra todavía no habían comenzado a depender del mercado aeronáutico norteamericano— y para la Lockheed este pedido era cuestión de vida o muerte.

Suspendiendo todos sus demás trabajos, el departamento de estudios puso manos a la obra. Unas tras otras, se examinaron todas las fórmulas, hasta las más extravagantes: bimotor en tandem, motores propulsores con transmisiones remotas, bimotor tractor clásico...

El problema principal consistía en la colocación de los dos turbopropulsores General Electric, difíciles de maniobrar. Colocándolos en el fuselaje, los ingenieros darían a luz un monstruo, sin contar con la gran probabilidad de quemar al piloto en vuelo. Instalándolos detrás de los motores, los husos romperían el borde de retirada. Finalmente, ésta fué la única solución lógica que se impuso de por sí: suprimir el fuselaje principal y prolongar los grupos moto-propulsores por dos soportes-fuselaje que sostuvieran los timones de profundidad y de dirección.

La cabina en forma de huevo, encerrando al piloto y al armamento previsto —cuatro ametralladoras y un cañón Madsen de 23 mm.—, estaba asentada sobre el borde de ataque de los planos muy salientes. Esta ala, agrandada en proporción, fué utilizada más tarde en el aparato maravilloso que es el Constellation.

Finalmente, para completar el ciclo de osadías, se estudió

un tren de aterrizaje de tres ruedas, el primero que se montaría en un avión norteamericano.

Una vez terminados la *maquette* y los dibujos, se los sometió al examen de los técnicos del Cuerpo Aéreo. Tras muchas vacilaciones preliminares —a los servicios técnicos oficiales no les agrada mucho, por principio, tomar posición frente a soluciones de por sí demasiado revolucionarias— se aprobó la construcción de un prototipo en junio de 1937.

Esto fué para los jóvenes ingenieros de la Lockheed el comienzo de una sucesión de "tropiezos" técnicos de primera magnitud. La primer ala ensayada en el túnel se comportó en forma harto inquietante. Una segunda diseñada en dieciocho horas no soportó los alerones clásicos a más de 180 km. por hora sin cambios peligrosos del asiento. Finalmente Fowler acudió en su auxilio con sus *flaps* de superficie variable que acababan de salvar a otro producto de la firma que fracasó en un principio, el Lockheed 14, que más tarde se convertiría en el *Hudson* de la R. A. F.

La rueda delantera del tren de aterrizaje en triciclo, ensayada sobre un remolque de dos toneladas arrastrado a 120 por hora, dió desde los primeros ensayos un movimiento de "bamboleo" tremendo y, para colmo de males, los dos motores previstos —también prototipos— Allison V-1710 de 900 CV cada uno, se revelaron en el banco bastante inconstantes.

Gracias al entusiasmo ardiente que los alentaba, los integrantes del grupo de trabajo no se desanimaron, y la casa Lockheed hasta logró encontrar un piloto de prueba entre los temerarios desocupados de las Cleveland Air Races.[1]

Finalmente, el 27 de enero de 1939, el teniente de reserva (hoy coronel) Ben F. Kesley, bajo los ojos inquietos de Hall Hibbart, ingeniero jefe, y del personal de la firma

---

[1] Carreras aéreas de Cleveland. *(N. del T.)*

reunido en masa al pie de la torre de control, consiguió despegar con el XP-38 del aeródromo de March en California.

Cuando todo el mundo se felicitaba por el decolaje impecable, en el momento en que Kesley subía los alerones se desprendió un filete de *flaps*. Sacudido por vibraciones terribles, el aparato comenzó a zigzaguear fuera de control. El piloto de prueba vaciló un segundo antes de saltar en paracaídas, y luego, según la norma valerosa de su oficio, decidió salvar el "vehículo". Por un milagro de pilotaje logró aterrizar con las ruedas bajas en un campo cultivado próximo a una colina.

Se reparó el avión, y los diez vuelos siguientes se realizaron sin inconvenientes. Pero entretanto, los servicios técnicos oficiales habían considerado seriamente el asunto, y anunciaron su intención de abandonar el aparato. La Lockheed decidió dar un gran golpe y el 11 de febrero Ben Kesley despegó del aeródromo de March rumbo a Nueva York.

Batiendo todos los records de vuelo transcontinental, Kesley llegó después de siete horas y dos minutos de vuelo sobre Long Island. Fatigado por su viaje y por las condiciones atmosféricas muy malas —se le partió el arco superciliar en un pozo de aire—, Kesley redujo demasiado sus motores durante su aproximación para el aterrizaje, y luego los ahogó al apretar a fondo los aceleradores. Impulsado a cinco kilómetros del aeródromo por sus dos Allison, el avión aterrizó sobre el vientre en una barranca.

Según las buenas reglas norteamericanas, el único testigo del accidente se encargó de telefonear primero a la prensa, antes de prevenir a la base de aviación.

Al día siguiente las fotografías del XP-38 aparecían en todos los periódicos, y el primer resultado de esta publicidad intempestiva fué... la orden de construir una preserie de trece aparatos...

Los servicios técnicos, que de este modo no habían tenido más remedio que aceptar los hechos, se tomaron

su desquite imponiendo a los infortunados y agotados ingenieros de la Lockheed no menos de tres mil ochocientas noventa y siete modificaciones.

De este modo, los primeros P.38 de serie no salieron de la fábrica hasta julio de 1941.

Los cuarenta primeros fueron enviados a la R. A. F. bajo el sistema de préstamo y arriendo, pero sin compresores, pues a estos últimos todavía se los consideraba ultrasecretos. Sin este accesorio, el P.38 era inutilizable, y la Real Fuerza Aérea rehusó cortés pero firmemente —como ocurrió con los P.39 Airacobra— hacer las primeras tentativas con sus pilotos en pruebas de combate...

En consecuencia la serie quedó para uso exclusivo del Cuerpo Aéreo del ejército norteamericano.

Luego vino la guerra para los Estados Unidos.

La primera misión militar cumplida en un P.38 en junio de 1942 estuvo a cargo del capitán Karl Polifka. Era un vuelo de reconocimiento desde Australia, sobre la flota japonesa. Luego, el P.38 desapareció por completo de la circulación, y no se oyó hablar de él hasta el desembarco en África del Norte en noviembre de 1942, cuando el nombre del Lightning comenzó a figurar en los comunicados de la batalla del territorio tunecino.

Los comienzos no fueron muy brillantes. Los pilotos norteamericanos no solamente carecían de experiencia de combate, sino que tampoco conocían bien a sus bimotores y padecían de un grave sentimiento de inferioridad frente a los cazas monomotores. Los que salieron ganando fueron los Focke Wulf. Los tres primeros grupos de P.38 fueron prácticamente diezmados en algunas semanas, y en un momento dado hasta fué necesario hacerlos escoltar por P.40, que apenas podían seguirlos.

Poco a poco, los especialistas de Longley Field pusieron en práctica una técnica de combate especial. Se colocaron alerones especiales que durante el combate se bajaban 8 grados para facilitar los giros, y los pilotos de caza aprendieron a trabajar con los dos motores.

Gracias a su velocidad, a su gran radio de acción y sobre todo a la buena voluntad a toda prueba de su célula robusta, el Lightning se convirtió finalmente en un favorito. Se podía suspender bajo sus alas toda una variedad de tanques suplementarios, bombas, cohetes y hasta torpedos, según el deseo momentáneo de sus clientes, sin hablar evidentemente de una colección de aparatos fotográficos verticales y oblicuos...

Su armamento concentrado en la nariz proporcionaba un avión de asalto sumamente temible para el ametrallamiento de vehículos. De ahí el sobrenombre de "diablo de dos colas" que le dieron los infortunados soldados de infantería de la Wehrmacht, perseguidos despiadadamente por los caminos de Normandía. Su velocidad lo convertía en un avión de reconocimiento táctico y estratégico muy conveniente. Saint-Exupéry desapareció piloteando la versión F-5 de reconocimiento fotográfico del P.38. Como caza en sí, sin embargo, nunca llegó a ser tan brillante como el P.51 ni aun como el enorme P.47 Thunderbolt. Algunos pilotos —Bong y Mac Guire en el Pacífico (40 y 38 victorias respectivamente), Jenkins y Thomas White en Inglaterra (16 y 22 victorias)— lograron, gracias a un difícil trabajo de equipo, luchar con éxito contra los monomotores clásicos japoneses o alemanes, pero éstas fueron excepciones.

En 1945 tuve ocasión de ver en Fassberg una película de combate de Hans Phillip en la cual éste abatía sucesivamente a los cuatro Lightning de una patrulla, que podría convertir en meros soñadores a los pilotos que abogaban por el P. 38. Afortunadamente la guerra había terminado...

Cualquiera fuese el caso, lo cierto es que se construyeron seis mil novecientos Lightning, y de modificación en modificación se llegó, a fines de 1945, a lograr que este avión de caza transportara dos toneladas de bombas a mil kilómetros de distancia, o sea quinientos kilos más que la Fortaleza Volante B-17. Esto representaba tres

toneladas de sobrecarga sobre los pesos previstos en el diseño original.

Los motores del P.38 desarrollaban entonces 1.600 CV cada uno, o sea casi el doble de los Allison de 1938, y en marzo de 1944 Ben Kesley hizo picar a un Lightning a 1.300 kilómetros por hora en el transcurso de pruebas de comprensibilidad. Un segundo ensayo de este tipo debería tener mal fin en mayo de 1944; las alas se plegaron a 7.000 metros, y Kesley apenas logró zafarse y saltar a algunos centenares de metros del suelo. A continuación se vió obligado a tomarse seis meses de vacaciones en una escuadrilla de P.38 que combatía en el Pacífico.

Las características técnicas generales del Lockheed P.38 J son las siguientes: 15,86 m. de envergadura; 11,53 m. de longitud; 30 metros cuadrados de superficie alar; peso vacío 5.766 kilos; peso máximo con carga 8.172 kilos; velocidad máxima 662 kilómetros por hora a 7.600 metros de altura; radio de acción sin tanques suplementarios 736 kilómetros; armamento, cuatro ametralladoras pesadas de 13 mm. y un cañón Hispano de 20 mm.; construcción enteramente metálica.

Capítulo Quinto

EL CORONEL PIJEAUD...

A comienzos de 1941, el *Afrika Korps* de Rommel disponía en Egipto, para su apoyo aéreo táctico, de sesenta y cinco Messerschmitt 109, ochenta Junker 87 (Stuka), cuarenta y dos Messerschmitt 110 (*Zerstorers* [1] de gran radio de acción) y de algunos Junker 88 —nunca más de veinte— utilizados para los reconocimientos armados. Estos doscientos aviones aproximadamente estaban muy mal abastecidos tanto de munición como de combustible —la situación de las existencias alemanas de bombas y nafta era siempre deficiente en el desierto— por los Junker 52 y los grandes Savoia 82 "Canguro", retirados prematuramente de Creta y los Balcanes.

A estas unidades se acababan de sumar doscientos cincuenta aviones de la Real Aeronáutica de Italia: CANT 1001, Savoia 79, Fiat 42 y ocasionalmente algunos Macchi 202 reservados en general para la batalla de Malta.

Para ciertas misiones estratégicas Rommel recurría a veces a las unidades estacionadas en Rodas.

El mariscal del aire Longmore, comandante de la R. A. F. en Egipto, debía resolver un problema aún más grave que su adversario, pues la R. A. F. tenía que compensar la inferioridad manifiesta de las fuerzas terrestres británicas y muy especialmente de las fuerzas blindadas, con efectivos ínfimos.

Longmore tenía bajo sus órdenes a cinco escuadrones de

---

[1] Destructores. *(N. del T.)*

bombardeo —los números 45, 113 y 55 equipados con Blenheim y los números 38 y 70 equipados con Wellington— y cinco escuadrones de caza —los números 3, 274, 73 y 4 sudafricano equipados con Hurricane y el número 5 sudafricano equipado con Tomahawk. Esto hacía un total de sesenta y ocho Blenheim, veintinueve Wellington, ochenta y ocho Hurricane y diecisiete Lysander de cooperación.

A estas unidades acababan de sumarse dos escuadrones de bombardeo sudafricano, uno equipado con Junker 86 —viejos aviones alemanes provistos de motores Gnone y Rhone— y el otro con Glenn Martin...

Teniendo en cuenta estas cifras es fácil concebir una idea aproximada sobre la importancia del aporte de las Fuerzas Aéreas Francesas Libres, representadas por un escuadrón de Blenheim —el Lorraine— y el GC 1 de caza equipado con Hurricane. Además, Francia Libre proporcionaba la única ruta directa posible para los refuerzos y el abastecimiento. Era así que la ruta de Takoradi permitía expedir ciento cuarenta y siete aviones a Egipto en tres meses, mientras que Malta no había podido proporcionar en tránsito más que diez Wellington, cinco Blenheim y dos Beaufort. Desafortunadamente, de estos ciento cuarenta y siete aviones, setenta y dos Tomahawk (Curtiss P.40) estaban destinados a los grupos australianos en formación, que era preciso modificar por completo antes de correr el riesgo de enviarlos al combate contra los Messerschmitt 109. Los talleres de Alejandría debían rehacer todo el armamento, modificar el sistema de refrigeración, instalar filtros de carburador, sistemas de oxígeno y nuevos colimadores, además de reforzar las compensaciones de los timones de profundidad...

Y durante este mismo período la R. A. F. perdía ciento ochenta y cuatro aviones...

Fueron estos magros contingentes aéreos de la Real Fuerza Aérea y de Francia Libre los únicos que realizaron el esfuerzo heroico del cual dependía entonces el resultado de la gran batalla mundial.

Al estudiar las cifras resulta difícil no detenerse a considerar la actitud de los grandes jefes de África del Norte que en agosto de 1940 disponían de un conjunto de aviones de guerra muy importante.[1]

1

Caza:

Grupo	III/2	Curtiss H 75 (P. 36)	Djeleida
—	I/3	Dewoitine 520	Argel Maison-Blanche
—	II/3	Dewoitine 520	Kalaat-Djerda
—	III/3	Dewoitine 520	Relizane
—	I/4	Curtiss H 75 (P. 36)	Relizane
—	II/4	Curtiss H 75 (P. 36)	Meknès
—	I/5	Curtiss H 75 (P. 36)	Meknès
—	II/5	Curtiss H 75 (P. 36)	Argel Maison-Blanche
—	III/5	Morane 406	Saint-Denis-du-Sig
—	III/6	Dewoitine 520	Bir Guenich
—	II/7	Dewoitine 520	Constantine
—	I/9	Morane 406	Oudna
—	I/10	Morane 406	Oudna

(No agrego el I/7 con Morane 406 estacionado en Levante, ni el III/4 de Casablanca equipado con viejos Spad 510.)

Bombardeo:

Grupo	1/11	Lioré Olivier 45	Blida
—	2/11	Le o 45 y B 210	Blida
—	1/12	Le o 45 y B 210	Blida
—	1/15	Farman 222	Telepte
—	2/15	Farman 222	Telepte
—	1/21	Amiot	Kalaa Djerda
—	2/21	B 210 y Amiot 350	Kalaa Djerda
—	1/23	Le o 45	Blida
—	2/23	Le o 45	Blida
—	1/25	Le o 45	Territ. Tunecino
—	1/34	Amiot 143 y 350	Kalaa Djerda
—	2/34	Amiot 143 y 350	Kalaa Djerda
—	1/19	Douglas DB 7 (Boston)	Souk-el-Arba
—	2/19	Douglas DB 7	Souk-el-Arba
—	1/32	Glenn Martin y DB 7	Mediouna
—	2/32	Douglas DB 7	Mediouna
—	2/61	Douglas DB 7	Souk-el-Arba
—	1/62	Glenn Martin	Canrobert
—	2/62	Glenn Martin	Canrobert
—	1/63	Glenn Martin	Ain Beida
—	2/63	Glenn Martin	Ain Beida
—	1/39	Glenn Martin	Levante

En total tenían quince grupos de caza y de bombardeo equipados con material norteamericano, más cinco grupos de Dewoitine 520 —material de primer orden en 1940— y cinco grupos de Lioré y Olivier Le O 45 que todavía realizarían buenos trabajos en 1943 sobre el territorio tunecino. En rigor se hubiese podido agregar una decena de grupos de reconocimiento equipados con Potez 63 y Bloch 175, junto con otros once grupos de material diverso...

Esto hacía cuarenta y seis grupos de aviones, a cargo de tripulaciones magníficas que no querían otra cosa que seguir luchando por Francia.

¡Ah!, si sus jefes hubiesen prestado oídos a de Gaulle, ¡qué avalancha se habría volcado sobre las espaldas de las débiles fuerzas alemanas e italianas de Libia, Fezzan y Cirenaica!...

Fácil es sacar conclusiones sobre el cambio total de la situación, sobre las repercusiones en Grecia, en Creta y aun, a principios de 1942, en el Lejano Oriente.

Hoy en día surge con claridad la verdad del hecho de que los alemanes JAMÁS habrían podido —ni siquiera con la ayuda de Franco— franquear el Mediterráneo. Es preciso terminar con esta excusa invocada de la salvaguardia de África del Norte de que "los alemanes invadirían en el acto..." [1]

¿Invadir cómo y con qué?

¡Vamos! La Luftwaffe necesitó tres meses para reponerse de la batalla de Francia antes de partir al asalto de Inglaterra.

Rommel se hizo hundir tres buques de abastecimiento sobre cinco en enero de 1942 a manos de los dos míseros escuadrones de aviones torpederos con base en Malta, y más tarde, en 1942, esta proporción se elevó a nueve buques sobre diez.

No olvidemos que todo el tonelaje mercante disponible

[1] Ver el capítulo "Una jornada en Malta".

en el Mediterráneo no habría permitido transportar seis divisiones enemigas equipadas y abastecerlas durante un año. Además, la marina, nuestra espléndida marina francesa que fuera la admiración y la envidia del mundo por la calidad de sus buques y de su tripulación, habría trabajado a la par de la marina británica. La Marina Real, que respetaba —y batía regularmente en cada encuentro— a la poderosa marina italiana, apenas comprendía un viejo acorazado de 1918, tres cruceros y siete torpederos...

¡Qué hermoso papel habría correspondido a Francia!

Lo sé; nuestros buques tenían pocas piezas antiaéreas y poca munición. Suficiente sin embargo para disparar contra los norteamericanos en 1942...

Sé bien que nuestros grupos de aviación carecían prácticamente de piezas de repuesto.

Pero también sé que teníamos grupos de aparatos norteamericanos y que durante tres años hubo en la R. A. F. máquinas Boston DB 7, P.36 y Glenn Martin que, siéndonos destinadas, todavía tenían sus tableros escritos en francés y que, en julio de 1940, esperaban nuestra buena voluntad sobre los muelles norteamericanos.

En cuanto a los grupos equipados con material francés, habrían podido sobrevivir durante algunos meses de lucha por *cannibalisation*.[1] ... ¿Cómo se formaron las unidades norteamericanas del Pacífico en 1942? ... ¿Cómo operaron los sudafricanos durante un año en primera línea con los Junker 86 alemanes? ¿Acaso la Luftwaffe les proporcionaba caballerescamente cambios *standard* de motores?

¿Y los camaradas de Malta, que se batían en proporciones de cuatro contra cien en los Spitfire mantenidos por indígenas de la isla y soldados improvisados como mecánicos de aviación?

¿Y los tres mil doscientos camiones entregados a Rom-

[1] Canibalización: término aplicado a la utilización de partes de aviones fuera de servicio para permitir la operación de otros. *(N. del T.)*

mel, estrangulado por la R. A. F. a fines de 1942? ¿No podrían haber equipado a las unidades motorizadas francesas contra el enemigo cuando Wavell tenía apenas quinientos vehículos para repeler a las fuerzas de Graziani en Libia?

Evidentemente, la lucha habría sido más dura para los franceses de Francia. ¿Pero acaso no valía la pena?

Nosotros habríamos tenido otra fibra moral en 1945, y ciertamente un derecho todavía mayor al reconocimiento y al respeto de nuestros aliados...

Y es justamente a causa de todo eso que hombres tales como Pijeaud se han hecho matar y que nuestros camaradas de Bir-Hakeim fueron muertos en su afán de detener a Rommel.

Gracias a ellos, hemos podido conservar por lo menos la cabeza alta.

En 1943 y 1945 nuestras tripulaciones y nuestras tropas de África del Norte demostraron que querían y podían batirse tan bien como cualquiera de nuestros aliados.

Entonces, que quienes han llevado sobre sus espaldas la atroz responsabilidad de haberlos mantenido en inactividad cuando el mundo temblaba de angustia, se callen. Tienen derecho a tratar de justificarse —los franceses son generosos y olvidan—, pues es el único consuelo que les queda ante el pequeño montón de cenizas de su honor y de su aptitud militar. Pero que al hacerlo no resten méritos a quienes siguieron el camino recto. ¡Y a costa de qué sacrificios!

Que mediten, esos generales, sobre esta frase de Saint-Exupéry escrita para ellos en 1943:

"Así se frustró la habilidad de mis generales, pues, en su sólida estupidez, vinieron a exponerme sus razonamientos. Y recordé las palabras de mi padre: *el arte del razonamiento que permite al hombre equivocarse...*"

Es a Jean-Claude y a Françoise Pijeaud, que saben lo que el honor de Francia les ha costado, que dedico esta historia.

Gambut. *20 de diciembre de 1941.*

"LORRAINE"

El grupo de bombardeo de las Fuerzas Aéreas Francesas Libres tiene su base en Gambut, vasta extensión de piedras y de polvo en verano, pantano en invierno, que los franceses compartían con un ala mixta británica de Hurricane y Blenheim.

En los alrededores del aeródromo las tripulaciones y el personal de tierra acampan en las extraordinarias barracas de bidones vacíos, de viejos cajones de motores y de lonas de carpas remendadas... Durante la noche el frío es glacial; los días de sol son sofocantes. Cuando llueve, los hombres devorados por los insectos chapotean en el barro y los aviones se hunden en el cieno. Después de dos días de buen tiempo se hunden hasta los tobillos en un polvo fino como harina...

Es una vida espantosa de ermitaño del medioevo y de esclavo oriental, para todos sin distinción. El agua está muy racionada, y el eterno *corned-beef* que es preciso disputar a las moscas aparece en todas las comidas. Las tremendas diferencias de temperatura, la falta de vitaminas y la disentería amebiana crónica afectan a las tripulaciones. La arena infernal obliga a los mecánicos a trabajar como condenados. En treinta horas de vuelo un motor se desgasta, los cilindros se rayan, las válvulas están carcomidas, y todo el aceite de los tanques se consume al cabo de algunas horas... La humedad salina corroe los cables de los comandos en sus conductos, las varillas de transmisión oxidadas ceden y los amortiguadores se traban. Los neumáticos que revientan con el calor del sol deben estar permanentemente cubiertos de lonas húmedas que dan cuenta de las magras raciones de agua de las escuadrillas. La nafta se evapora de los tanques cuyas juntas se abren: riesgo perpetuo de incendio en vuelo...

Los decolajes entre nubes de polvo que pegan incrustaciones de arena en los vidrios cargados de electricidad estática de los puestos de pilotaje son operaciones agotadoras que trasuntan acrobacia. El aire cálido que baila en el horizonte no sustenta y parece desaparecer debajo de las alas. Los compresores de los motores aspiran en vano el oxígeno enrarecido y tibio perdiendo toda su potencia...

A veces un tornado seco se yergue en el horizonte, velando al sol como un telón.

El muro opaco llega sobre el aeródromo a cien kilómetros por hora, ahogando a los hombres y al material bajo una tromba de arena granulosa como granizo... La arena se infiltra por doquier, en los ojos, en la boca, haciendo rechinar los dientes, en las cajas de herramientas, en los víveres y hasta en los bidones de nafta. Sobre las alas de los aviones la pintura se borra como por acción del esmeril...

Una vez aplacada la cólera de los elementos llegan los Stuka o los Junker 88 que bombardean y ametrallan sin piedad. Los *tracers* perforan las paredes frágiles de los refugios y las esquirlas siegan a los hombres, incendian los aviones...

A veces, a la hora en que el sol se pone, a la luz traidora del crepúsculo, llegan los Messerschmitt 109 rozando las dunas como bólidos, desembocando sobre la pista en medio del estrépito colérico de sus motores y de sus cañones jadeantes...

Después está también la incertidumbre de ese frente flúido. Las ofensivas relámpago, las retiradas desordenadas que se suceden desde hace meses, han minado los nervios de los hombres. Los del "Lorraine" recuerdan a sus camaradas del GC 1 dejados como retaguardia en Halfaya con sus Hurricane, obligados a despegar bajo el fuego de los tanques alemanes que atropellaban a los prófugos...

Durante la noche, al menor ruido de motor, al menor rechinar de cadenas que repercute en el silencio del de-

sierto, la base se pone de pie, pues quizá se trate de una columna de tanques enemigos lanzados irresistiblemente como saetas sobre la llanura sin fin...

Desde hace quince días el coronel Pijeaud reemplaza al coronel Corniglion-Molinier [1] a la cabeza del grupo "Lorraine". El fuselaje de cada uno de los bimotores de bombardeo Blenheim del grupo francés ostenta una gran cruz de Lorena para distinguirlos de los aparatos británicos.

Es la misma insignia de esperanza bordada en el hombro de los miembros de la división francesa libre de Koenig que defenderán Bir-Hakeim y de los hombres de la columna Leclerc que surcarán la Tripolitania hasta Trípoli...

La lucha es ahora desesperada. Rommel, que acaba de recibir una treintena de tanques Marca IV [2], va a desatar una nueva ofensiva hacia Sidi Barrani, y a todo lo largo de la ruta costera los convoyes enemigos de camiones y de tanques avanzan hacia el Este.

Solamente la aviación puede mantenerlo a raya.

Todas las noches los Wellington bombardean el puerto de desembarco de Trípoli. Los Beaufort de Malta persiguen a los petroleros en los estrechos de Sicilia y a lo largo de las costas de Libia. Los Hurricane ametrallan las pistas y escoltan a los bombarderos diurnos...

Esta mañana, 20 de diciembre, el ala de Gambut deberá atacar una fuerte columna germanoitaliana que se dirige hacia Barce.

Ocho Blenheim —cuatro franceses y cuatro ingleses—

---

1 El coronel Pijeaud había sido el primer comandante en jefe de las Fuerzas Aéreas Francesas Libres en Gran Bretaña. Su deseo de participar personalmente en la lucha se vió satisfecho con la llegada del general Vallin, que debía reemplazarlo. En 1939-40 el general Vallin había estado al frente de dos grupos de reconocimiento de combate en Francia.

2 De los 128 tanques Marca IV enviados a Rommel por vía marítima solamente unos treinta llegarían; el resto fué hundido en el camino.

intervendrán en la misión escoltados por dieciséis Hurricane de caza procedentes de la misma pista.

El coronel Pijeaud, a pesar de los consejos de prudencia de sus tripulaciones, decide ponerse a la cabeza de la formación francesa de cuatro aviones. Su observador es el teniente Guigonis y su ametrallador el sargento Delcros. El Blenheim número 2 de la formación está piloteado por el capitán Ezanno, navegante Tournier y ametrallador Baudin. El número 3 está piloteado por el comandante Charbonneau, navegante Bimont y ametrallador sargento-jefe Barrat. El número 4 está piloteado por el sargento-jefe Redor, observador teniente de Boisrouvray y ametrallador sargento-jefe Perbost.

El pronóstico meteorológico no es muy favorable. Una capa de estratos-cúmulus 10/10, perfectamente unida, cubre la costa a una altura de 1.500 metros, y arriba se estacionan napas de nubes hasta 7.000 metros.

Es un escenario perfecto para una sorpresa por parte de los cazas enemigos; y todos saben que la JG-18, unidad escogida de la Luftwaffe, ha llegado al frente equipada con Messerschmitt 109 F y comandada por el famoso Marseille, uno de los tres grandes "ases" de la aviación de caza alemana.

La operación ha sido suspendida en dos oportunidades, y las tripulaciones tienen los nervios de punta. Ni siquiera las bromas de "Papá" Masquelier, que ha debido vencer dificultades sin número para reintegrarse a la lucha como ametrallador en el "Lorraine", logran distraerlos.

Finalmente, poco antes de mediodía, llega la orden definitiva. Los Hurricane parten primero y describen una gran órbita en derredor del aeródromo, para colocarse en formación y recoger al pasar a los Blenheim que decolan de a cuatro en medio de densas nubes de polvo...

Desde hace casi tres cuartos de hora la formación vuela bien pegada a la base del techo de nubes.

A la derecha, el Mediterráneo, todo azul, manchado

de sombras violáceas por las bandas de cúmulos dispersos.

Abajo, la costa, la bahía de Sollum, orlada por su enorme acantilado que cae a pique en el mar, Tobruk, toda blanca, ostentando los vestigios de dos sitios sucesivos, con su puerto obstruído por los restos de embarcaciones, Jebel Akdar, enclavando en lo alto de una colina, un fuerte almenado de piratas berberiscos...

A la izquierda el desierto, ocre, arado por las huellas de millares de camiones y de tanques, sembrado de estructuras calcinadas, con algunos macizos de zarzas en el fondo de algún curso de agua seco..., las vías férreas desarticuladas por los bombardeos..., la gran ruta de *macadam* que une Tobruk con Benghazi...

El fuego antiaéreo que comienza a mostrarse agresivo obliga a la formación a trepar a través de las nubes. Los pilotos se preparan para volar a ciegas durante un largo trecho, pero al cabo de algunos segundos vuelven a encontrarse al aire libre. Una corriente de aire caliente ha infiltrado en la espesa capa superior una napa blanca perfectamente unida. Los aviones evolucionan entre dos capas lisas de nubes que obligan a los Hurricane a estrechar su abrazo en derredor de los Blenheim, cuya formación ha desintegrado en cierta medida el vuelo sin visibilidad.

Las reacciones del coronel Pijeaud, que no ha piloteado desde hace mucho tiempo y que está fuera de entrenamiento, son bruscas. La homogeneidad de la formación francesa se resiente. Los pilotos exploran con inquietud las condiciones atmosféricas cada vez peores. El cielo se ha convertido en una verdadera cueva de ladrones.

El ala sobrevuela Barce.

A mil quinientos metros bajo la pantalla de nubes, invisibles, los Messerschmitt del comandante Marseille despegan...

Ezanno, con el sexto sentido de los viejos expertos, siente que las cosas no marchan del todo bien. Contagia su malestar a su tripulación... El vicecomodoro inglés ha

caído en una verdadera trampa, y es muy difícil para Pijeaud imponer al guía una retirada en su primera misión con esta unidad...

—¡Hola, Baudin! Aquí piloto. Tenga cuidado. Ese lugar es peligroso... Navegante, vigile abajo...

Una palabra a Pijeaud para prevenirlo:

—*Allo leader, watch-out for enemy fighters!* [1]

La formación oblicúa a la izquierda en dirección a Benina, y la sección francesa vira a la derecha sobre la inglesa, que se desliza por debajo.

Los Hurricane están desorganizados —el enlace de radio entre los cazas y los bombarderos debe de ser defectuoso—, y para seguir adelante las cuatro secciones de escolta efectúan la maniobra en desorden...

—*Look out chaps! One — o — nine below!* [2]

¡He aquí al enemigo!

Unos cuarenta Messerschmitt 109 emergen de la capa inferior trepando verticalmente como flechas. Son los nuevos Me 109 F, con alas de extremos redondeados. Los Hurricane, sorprendidos, dudan un instante. El camuflaje particular de los aviones enemigos los identifica sin embargo con certeza, mucho antes de que se puedan distinguir las cruces negras...

Ocho Hurricane pican inmediatamente lanzándose al ataque con valentía, mientras los demás pierden altura a fin de encerrar en un círculo más apretado a los bombarderos que deben proteger.

Sorprendida en medio de un delicado cambio de dirección de 90°, la formación francobritánica ha perdido su cohesión, y se torna terriblemente vulnerable. Es demasiado tarde para reasumirla, puesto que doce Messerschmitt, cerrando la trampa, surgen de la capa superior de nubes y atrapan a los Hurricane de la escolta cercana...

En una fracción de segundo el cielo se llena de aviones

---

[1] ¡Hola, guía! ¡Atención con los cazas enemigos!

[2] ¡Cuidado, muchachos! Uno, cero, nueve debajo.

enloquecidos que maniobran y disparan, mientras cuatro Hurricane en llamas caen ya hacia el mar.

La formación británica cierra su giro a la izquierda, hostigada por los Messerschmitt, y el Blenheim número 3 cae en tirabuzón, vomitando un enorme penacho de humo salpicado de chispas...

En un abrir y cerrar de ojos Ezanno [1] ha captado la situación, y urge a Pijeaud para que trepe en la espesa capa superior de nubes que ofrece refugio seguro. Pero los Blenheim de la cruz de Lorena están dedicados a seguir a tres ingleses sobrevivientes y pican para alcanzarlos, a fin de tratar de cruzar sus fuegos...

Es entonces cuando los Me 109 atacan con violencia tal que la maniobra aborta, y, antes de que los bombarderos puedan protegerse mutuamente, el avión del sargento-jefe Redor queda envuelto en las llamas alargadas que arrojan sus dos motores y que muerden el entelado de los timones. Dos Messerschmitt se encarnizan con él, y el Blenheim desequilibrado se desliza lateralmente, entra en vuelo invertido y desaparece...

El vicecomodoro ha caído, el número 4 está desamparado y la tripulación lo abandona. El número 2 explota con sus bombas a bordo como una granada, a menos de veinticinco metros de Ezanno...

Charbonneau y Ezanno tratan durante un instante de cubrir al avión de Pijeaud que está en dificultades; su ametrallador muerto yace desplomado en la cúpula transparente de su torrecilla dorsal, y dos espesas colas blancas de nafta evaporada se escapan de sus tanques perforados... Por orden del coronel, el navegante Guigonis salta en paracaídas, y la corola blanca deriva en medio de los remolinos que describen los Hurricane y los Messerschmitt durante la lucha. Superados en una proporción de uno

---

[1] El coronel Ezanno, probablemente el piloto militar francés más completo, es en la actualidad inspector de la aviación de caza en el ministerio del Aire.

contra cinco, las cazas ingleses están perdidos irremisiblemente...

La situación parece ahora desesperada. Los dos Blenheim sólo tienen una probabilidad de escapar maniobrando individualmente para refugiarse en las nubes.

Ezanno se separa de Charbonneau, vira en la vertical, y trepa seguido de cuatro Messerschmitt...

Los Messerschmitt afinados por la velocidad parecen víboras de las arenas, con su nariz amarilla. Camuflados de moho y ocre, manchados de verde, estrechan en derredor del Blenheim las espirales de una danza mortal en medio del estrépito de sus cañones y las serpentinas de sus *tracers*.

Ezanno, con los dientes apretados, sin aliento, bañado en sudor, lanza bruscamente su avión en las maniobras más locas en su afán por eludir al adversario. Pasa a medio vuelo invertido, endereza violentamente su aparato con los alerones, proyectando contra las paredes de vidrio a Tournier, que pugna desesperadamente por aferrarse a algo...

Baudin, con el rostro cubierto de pólvora, bajo una lluvia de cartuchos vacíos eyectados, sofocado por el humo de la grasa derretida en el mecanismo recalentado de sus ametralladoras, hace fuego contra los Messerschmitt que atacan a quemarropa.

Cada proyectil enemigo que hace impacto sacude bruscamente al Blenheim, cuyos largueros crujen bajo la presión de los virajes a gran velocidad. El aire que se infiltra en los orificios abiertos por las balas con un ruido de sirena arranca fragmentos de aluminio desprendidos por las esquirlas...

Poco a poco el Blenheim gana altura, salvado gracias a la habilidad de su piloto y a su maniobrabilidad...

El jefe de patrulla alemán, reconocible por su casco amarillo y por los galones bordeados de blanco pintados sobre el fuselaje de su Messerschmitt, ha comprendido la maniobra y trata de cerrarle el paso. Rodea al bombar-

dero acorralado por los otros aviones y arriesga una audaz pasada frontal algo desviada a un costado. Ezanno echa al punto todo el peso de su cuerpo sobre los pedales, hace oscilar al avión y da el frente al adversario, disparando con sus ametralladoras fijas... El 109, ya empeñado en su pasada, maniobra a su vez para alejarse, pero es alcanzado gravemente; una sección del ala se desprende, seguida de restos... Pero también él tiene buena puntería. Un proyectil de 20 mm. hace añicos un tablero de contacto situado detrás de la cabeza de Tournier, impotente en su jaula transparente.

—¡Es tuyo, Baudin! ¡Es tuyo! ¡Atrápalo al pasar!

El Messerschmitt roza ligeramente al Blenheim y vuelve a encontrarse en el haz de proyectiles de la torrecilla alertada; delgados hilos de humo, relámpagos de los impactos, fina llama brillante entre los radiadores. El 109 queda en posición invertida, la cabina de vidrio se desprende y el piloto rueda y salta al espacio.

El camino está expedito, y Ezanno se zambulle a salvo en las nubes.

Tendidos prudentemente en una zanja, los conductores de dos camiones italianos, detenidos al costado del camino, ven de pronto un avión con la cabina en llamas que emerge entre las nubes grises...

Es el aparato de Pijeaud.

Desesperadamente crispado sobre los comandos, un brazo levantado para protegerse los ojos de las llamas que surgen de los conductos de nafta perforados bajo su asiento, el coronel, a pesar del dolor atroz, ha mantenido a su avión en línea de vuelo el tiempo suficiente para permitir que su tripulación salte en paracaídas. Fué testigo del salto del navegante, pero no está seguro de la suerte corrida por su ametrallador... De todos modos, ya está demasiado bajo para saltar, y va a tratar de posar el Blenheim con el tren alto a lo largo del camino.

Enceguecido por las llamas que bullen, asfixiado por el humo, pilotea por instinto. Los paneles de *plexiglass* han

explotado por el calor, y al conjuro del aire la cabina se transforma en un horno...

Estrépito de chapas que se separan, haz de chispas, de restos y de piedras..., el Blenheim se desliza sobre el vientre y se detiene desencajado en medio de una nube de polvo...

En el crepitar del incendio, una forma se levanta junto a la cabina a través de los *chassis* triturados, da algunos pasos vacilantes y se desploma.

Los italianos se abalanzan. ¡Un prisionero al fin!

Levantan brutalmente al hombre de cuyo rostro y manos pende la carne en jirones carbonizados, y le arrojan dentro de uno de los camiones, donde se desvanece...

Es el coronel Pijeaud.

El vehículo da media vuelta y vuelve a partir hacia Benghazi. En el camino lo detiene un piloto alemán que espera sobre una pendiente, sus brazos imposibilitados de todo movimiento por la seda de su paracaídas mal plegado. Es el oficial derribado por Baudin y Ezanno.

Por su rostro delgado y por su corbata con la Cruz de Hierro orlada de espadas y de hojas de roble, el conductor italiano reconoce en seguida al comandante Marseille, el "as" del *Afrika Korps* con sus ochenta victorias aéreas...

El capitán Ezanno, tras zigzaguear por espacio de diez minutos entre las nubes —el tiempo necesario para fumar un cigarrillo y recobrar el aliento— a fin de eludir a sus perseguidores, desciende a ras del suelo en busca de la columna blindada enemiga, objetivo de la incursión.

Remonta en vano la ruta costera hasta Apolonia sin encontrarla. Ametralla al pasar algunos medios de transporte caminero aislados, provoca a su paso el fuego de la batería antiaérea de un acantonamiento alemán, y finalmente encuentra dos Hurricane, únicos sobrevivientes de la escolta...

El Blenheim conduce a los cazas a altura mínima, rozando el suelo, franqueando los obstáculos y siguiendo los

cursos de agua secos hasta su aeródromo de Bu Amud, para luego aterrizar él en Gambut.

En la base a la cual ya ha llegado Charbonneau se han difundido las malas nuevas, y una muchedumbre triste se agrupa en derredor de Ezanno, cuando sale del avión, en busca de información.

Los mecánicos que examinan su Blenheim encuentran en el aparato cerca de sesenta impactos de ametralladoras y de proyectiles de 20 mm. Un comando de alerón está cortado, y hay restos de Messerschmitt 109 entre los cilindros del motor derecho...

De veinticuatro aviones aliados solamente cuatro han regresado: los dos Hurricane y los dos bombarderos con la cruz de Lorena.

El coronel Pijeaud, atrozmente quemado, ciego, se evadió del hospital de Derna tres días más tarde ayudado por dos oficiales ingleses.

Agotados, caminaron cuatro noches seguidas, sin agua, sin víveres...

Durante el día se escondían en cuevas de las montañas costeras.

Una columna de reconocimiento australiana los recogió por fin, medio muertos de hambre y de sed, tendidos en el fondo de una charca desecada...

Pijeaud, verdadero mártir, vivía todavía.

Moribundo, tuvo hasta la fuerza de voluntad necesaria para dictar su informe a los enfermeros que curaban sus llagas.

Durante nueve días estuvo agonizando a bordo de un buque hospital, y se mordía la lengua con los dientes para no aullar de dolor delante de los ingleses.

Expiró el 6 de enero de 1942, vestido con el uniforme azul marino con galones de oro de nuestro ejército del aire.

Dos años más tarde, casi el mismo día, el 13 de diciembre de 1943, Colette Pijeaud, su heroica mujer, deportada

por los alemanes, moría bajo el látigo en Ravensbruck; dejaba dos pequeños huérfanos para llevar ese gran nombre: Jean-Claude, de trece años, y Françoise, de once...

¡Qué sacrificio!

Después de todo, comprendo que tantos otros no hayan querido pagar tan caro el rescate de su honor de franceses...

Capítulo Sexto

TEMPESTAD SOBRE VARSOVIA

Señor Dios Todopoderoso, los niños de una nación guerrera elevan hacia Ti sus manos desarmadas

Te llaman desde el fondo de las minas de Siberia y de las nieves del Kamchatka...

De la servidumbre moscovita y prusiana

Líbranos, Señor.

Poema de ADAM MICKIEWICZ,
escrito en 1831.

El 29 de julio de 1944 a las 8 y 15 de la mañana Radio Moscú difundía en idioma polaco este llamado a los Movimientos de Resistencia de Varsovia:

"Para Varsovia, que jamás cedió y que continúa batiéndose, la hora de la acción ha llegado.

"Los alemanes tratarán sin duda de defenderse en Varsovia, acumulando ruinas y masacrando todavía más millares de víctimas. Vuestras casas y vuestros jardines, vuestros puentes y vuestras estaciones de ferrocarril, vuestras fábricas y vuestros edificios administrativos serán transformados por el enemigo en posiciones defensivas. Van a exponer a la ciudad a la ruina y a los habitantes a una muerte segura. Saquearán y reducirán a polvo lo que no puedan llevar consigo.

"Por esta razón es cien veces más necesario que nunca recordaros que todo está perdido en el flujo destructor de Hitler. Solamente un esfuerzo activo y el combate en las calles, las casas, las fábricas y las tiendas de Varsovia podrán adelantar la hora de la liberación y salvar, junto con el patrimonio de la ciudad, la vida de vuestros conciudadanos.

"¡Polacos! ¡Es la hora de la liberación!

"¡Polacos! ¡A las armas!

"No perdáis un solo instante: Praga y los barrios industriales de Varsovia ya están bajo el fuego de la artillería rusa."

El 1º de agosto de 1944 a las 17 la explosión de una bomba en el cuartel general de la Gestapo en Varsovia desató la insurrección.

Cincuenta mil soldados del ejército polaco clandestino ayudados por toda la población se apoderaron tras cinco horas de lucha encarnizada, al precio de más de siete mil muertos, de las tres cuartas partes de la ciudad.

La trampa monstruosa estaba armada e iba a cerrarse sin piedad sobre los mártires polacos a los ojos del mundo civilizado.

Tras eliminar fríamente quince mil oficiales del ejército polaco en Katyn y en Siberia, después de haber exigido a Roosevelt que reconociera a la línea Curzon que perpetuaba el acuerdo Ribbentrop-Molotov, Stalin estaría en condiciones de destruir en Varsovia, a bajo precio, el poderoso movimiento de resistencia polaco que no convenía a sus planes de servidumbre.

Apenas hubo cobrado forma la insurrección, las tropas soviéticas retrocedieron diez kilómetros por orden de Moscú, rompiendo contacto con los alemanes en retirada. Rokossovsky iba a asistir en calidad de espectador neutral e interesado al aniquilamiento de todos esos patriotas molestos por las tropas S.S. ...

El primer ministro de Polonia, Mikolajczyk, se trasladó a Moscú en el primer avión a fin de tratar de convencer a Stalin. Este último respondió que no aceptaba ayudar a Varsovia sino con la condición de que Polonia reconociera al gobierno fantoche de Lublin y la línea Curzon; es decir, que cediera once millones de esclavos polacos a Rusia...

Mikolajczyk lanzó entonces un llamado patético a Roosevelt, que intervino el 24 de agosto. Stalin ni siquiera respondió a la demanda anglonorteamericana de utilización de aeródromos que permitiría a la R.A.F. y a las Fuerzas Aéreas de Estados Unidos abastecer a Varsovia por aire. En el ínterin, la radio soviética proclamaba que los "elementos reaccionarios de Varsovia se habían levantado sin órdenes para sabotear las operaciones del Ejército Rojo victorioso"

La negativa rusa en lo referente a los aeródromos era tanto más sorprendente cuanto que tres meses antes, en siete ocasiones diferentes, fuerzas norteamericanas de quinientos a setecientos bombarderos y cazas procedentes de Inglaterra habían aterrizado en territorio soviético después de realizar incursiones sobre Prusia Oriental. Estos aviones volvieron a partir rumbo a África del Norte después de haber sido abastecidos por los rusos, bombardeando al pasar objetivos de Austria y Checoeslovaquia.

En consecuencia, Churchill autorizó por iniciativa propia a los Servicios Especiales de la R.A.F. a arriesgar el todo por el todo e intentar abastecer al menos a Varsovia. Solamente se disponía de muy pocos aviones, pues toda la fuerza del Comando de Transporte era necesaria para abastecer de combustible a los ejércitos aliados que avanzaban hacia el Rin. Transcurridas seis noches, las unidades empeñadas habían perdido el ochenta y cinco por ciento de sus efectivos. El mariscal del aire, Slessor, debió prohibir, si bien de mala gana, estas misiones suicidas.

Solamente las escuadrillas especiales polacas de la R.A.F. y dos escuadrones sudafricanos del Medio Oriente que gozaban de un estado de independencia relativa frente al Comando de la R.A.F., pudieron continuarlas.

Fué pavoroso. En dos meses el escuadrón polaco número 138 *Special Duties* [1] perdió sesenta y cinco oficiales y ciento sesenta y nueve tripulantes, es decir treinta y dos aviones. Estas pérdidas increíbles habían ocurrido en el curso de veintitrés noches y representaban el noventa por ciento de los aviones enviados.

A la edad de cincuenta y cuatro años el general Raisky —comandante en jefe de la aviación polaca en 1939— empuñó él mismo los comandos de un cuadrimotor Halifax y realizó tres misiones.

Era tanto más triste cuanto que la enorme distancia a recorrer no permitía llevar más que una carga bastante

[1] Tareas especiales. *(N. del T.)*

reducida de armas y munición en los paquetes lanzados por paracaídas. En conjunto, cuarenta toneladas debían llegar a manos de los insurrectos.

En dos semanas los sudafricanos perdieron veinticuatro de los treinta y tres Liberator cuadrimotores que poseían...

Roosevelt se negó a intervenir en forma más enérgica ante Stalin. Churchill envió un mensaje sumamente violento al Kremlin, que respondió finalmente el 10 de setiembre, es decir, cuarenta días después del estallido de la insurrección, diciendo que a partir del 16 de septiembre y sólo durante dos días el aeródromo de Poltava estaría abierto para la aviación norteamericana...

Indignado, Churchill declaró:

"Stalin ha rechazado sumariamente nuestras propuestas.[1] No pude creer que fuera tan cruel al leer su respuesta. Estaba tan furioso que dije a Roosevelt que debía ordenar a los aviones norteamericanos que partieran y aterrizaran por fuerza en las bases rusas. Stalin jamás habría osado disparar siquiera sobre ellos..."

Pero Roosevelt respondía siempre:

"No puedo dudar de la buena fe de mi amigo Stalin. Es brutal pero sincero y no podemos sacrificar su amistad por esos polacos..."

Durante este período los alemanes, desenfrenados, lanzaban impunemente ocho divisiones sobre Varsovia, destruyendo e incendiando toda la ciudad, masacrando a sus habitantes...

Durante sesenta y tres días el general Bôr Komorowsky y sus hombres se cubrieron de gloria inmortal defendiendo a Varsovia casa por casa, metro por metro de calle.

Finalmente, el 2 de octubre de 1944, abandonada por todos sus aliados[2] y sacrificada por Roosevelt en el altar

---

[1] Churchill y Roosevelt, que a fines de agosto se encontraban en Quebec para asistir a una conferencia militar, habían enviado conjuntamente un telegrama a Stalin solicitándole autorización para que aviones de abastecimiento aterrizaran en territorio soviético.

[2] Francia fué el único país —y le corresponde todo el honor—

de Stalin, Varsovia arrasada, con cerca de doscientos mil muertos, capitulaba. Los trescientos cincuenta mil habitantes sobrevivientes fueron deportados a Alemania y las ruinas restantes voladas con dinamita...

¿Y fué para llegar a esta rendición que el mundo libre, Francia a la cabeza, se había alzado en setiembre de 1939 a defender a Polonia?

A las 20 del 1º de octubre la radio de Varsovia lanzaba su último mensaje al rostro de los ciegos y de los cobardes. Veamos lo que decía esta voz quebrada por los sollozos:

"He aquí la triste verdad: hemos sido tratados peor que los satélites de Hitler. Peor que Italia, peor que Rumania, peor que Finlandia...

"Dios que es justo, en su poder infinito, reparará la terrible injusticia cometida contra la nación polaca y castigará a los culpables..." [1]

¿Cuál era entonces la razón de haber redactado una Carta del Atlántico y de haberse erigido en campeón del derecho y de los oprimidos para permitir fríamente crimen semejante?

Y eso no era otra cosa que la prefiguración de tantos otros abandonos...

La justicia de Dios comienza en efecto a pesar sobre nuestras espaldas, y ya hoy son los pobres soldados los que en Corea pagan por Varsovia. Roosevelt ya no pertenece a este mundo...[2]

Es a vosotros, mis camaradas sobrevivientes de las Fuerzas Aéreas Polacas, refugiados miserables de los cuatro rincones

---

que negó su aprobación. Éste fué tema de dos discusiones muy violentas sostenidas en Moscú por el general de Gaulle (que no cedió) y Stalin, algunos días después de los acontecimientos de Varsovia. Por primera vez en cuatro años Stalin se vió obligado a ceder en lo relativo a uno de los puntos esenciales de su política. Nosotros deberíamos pagar en Yalta esta actitud valiente, pero nuestro honor quedaba a salvo.

[1] Este pasaje fué extraído de la versión taquigráfica tomada por los servicios de escucha de la British Broadcasting Corporation.

[2] Estas líneas fueron escritas en setiembre de 1950.

del mundo, a los que dedico esta historia de la misión del 6 de setiembre de 1944 del escuadrón SD 136.

"Destiny can wait." [1]

*

Bríndisi.

Los seis Halifax del escuadrón 138 *Special Duties* polaco decolan uno tras otro del aeródromo italiano y pasan rugiendo, ganando penosamente su velocidad de seguridad sobre el puerto.

Es el 6 de setiembre de 1944 y son las 7 de la tarde.

La luz dorada del sol se apaga dulcemente en el ocaso del día de verano y en dos delgados cirros alargados. Es la hora en que en Italia meridional, la guerra ahora lejana, la mar en calma y el aire tibio, proclaman a voz en cuello la alegría de vivir.

Los Handley Page Halifax están muy cargados con la nafta necesaria para doce horas de vuelo y tres toneladas de armas y munición en los paquetes que más tarde arrojarán con paracaídas.

Los motores se esfuerzan y proclaman su esfuerzo. Es preciso trepar con la fuerza de los caballos al límite de la pérdida de velocidad, pues el Adriático es estrecho y las altas montañas de Yugoeslavia coronan ya el horizonte.

También hay que trepar debido a que estos crepúsculos mediterráneos son interminables y la noche titubea durante mucho tiempo. Los Messerschmitt 109 montan guardia sobre los aeródromos de Dalmacia...

El Halifax del capitán R. Chmiel, ostentando la insignia

---

[1] *Destiny can wait* —el Destino puede esperar— era el lema de las Fuerzas Aéreas Polacas que combatían en la R.A.F. Estos pilotos polacos defendieron a Londres en 1940, perdieron 2.408 de sus hombres, y brindaron un bello ejemplo de honor militar aceptando continuar después del 1° de octubre de 1944 las operaciones de bombardeo de apoyo del Ejército Rojo en su ofensiva contra Prusia Oriental. Todos los sobrevivientes de la aviación polaca, excepto siete pilotos, se han negado a regresar a su país natal oprimido bajo la bota rusa. En la actualidad van errantes por el mundo llevando, en el exilio, a la patria en sus corazones valerosos.

de dameros rojos y blancos de la aviación polaca, cruza la costa de los Balcanes en Dubrovnik.

La noche devora ahora la cadena de Servia. Mil fuegos de los campamentos de campesinos en armas centellean en las laderas de los macizos, y más bajos, en los valles, los de las patrullas de las fuerzas S.S.

La luna se alza sobre los Alpes y sobre la llanura de Austria, pálida, cruzada por el Danubio en una y otra dirección, volviendo cien veces sobre sus pasos, arrastrando tras sí su cinta plateada. Viena está a la izquierda, invisible.

A bordo todo marcha bien. La tripulación está silenciosa. Los hombres callan, pero su corazón rebosa. Van a volar sobre su patria, Polonia. La rosa del compás marca el rumbo de Varsovia; es una misión desesperada, en ayuda de la desesperanza, en auxilio de los insurrectos de la ciudad heroica...

Bajo el avión, la llanura se riza, se ondula, la tierra se levanta, y pronto se distinguen los montes Tatra, en los que las manchas de nieve temprana señalan las altas cumbres.

La luna ha desaparecido, oculta por un denso frente de nubarrones oscuros que ruedan bajo...

Aquí está Polonia. Pero el claro de la luna ha llevado todo consigo, ha borrado todo: los grandes lagos que resplandecían, los bosques, las canteras blancas...

Y ahora, con la primera fatiga, comienza el calvario de la tripulación.

Es medianoche. Después de cinco largas horas los Halifax vuelan con rumbo noreste. Los enormes cuadrimotores se abren paso trabajosamente a través de nubes traidoras cargadas de lluvia y de tempestad.

A todo lo largo de la ruta su paso desata el fuego de las baterías antiaéreas: resplandores fugaces de los disparos de las piezas de 88 emplazadas en los valles, sobre las colinas y a lo largo de las rutas. En la noche negra los pilotos parecen ir sembrando estrellas sobre la tierra...

—Navegante a piloto. Proyectores y piezas antiaéreas en el sector tres, bastante lejos.

Todos los rostros se vuelven en esa dirección. A veinte kilómetros de su avión, las hojas de espada de los grandes haces blancos cortan a otro Halifax. Alrededor las explosiones del fuego antiaéreo crepitan..., luego todo calla de pronto. Solamente un cometa ebrio ondula un instante y desaparece.

No quedan más que cinco Halifax.

Después, la noche se torna aún más negra, más impenetrable...

Las tinieblas son tan densas que los pilotos deben bajar al máximo los reóstatos de luz ultravioleta del tablero de instrumentos que los deslumbra.

Dos horas de oscuridad, sin visibilidad, monótonas, bajo el túnel de nubes...

Y de improviso el horizonte parece ahuecarse. Un resplandor rojizo de aurora que crece forma de pronto gotas de sangre en los cristales de hielo formados sobre el *plexiglass*...

Los aviones comienzan a perder altura —2.000 metros..., 1.500 metros...— y la velocidad aumenta.

A medida que se aproximan y bajan el resplandor parece esconderse a su vez bajo la tierra negra y crecer desmesuradamente en el cielo.

Una serpiente de color escarlata brillante se dibuja bajo las alas —es el Vístula— y, como una salida de sol prodigiosa, aparece Varsovia envuelta en fuego.

Las tripulaciones fascinadas beben esta luz con sus ojos. El operador de radio se levanta a medias y mira sobre el hombro del piloto. Los artilleros han girado sus torrecillas hacia proa.

Sólo el ametrallador de cola, perdido en el fondo del largo fuselaje, entre los dos escudos de los planos de deriva, enfrenta a la noche, no ve..., ¡pero siente en su carne polaca la presencia de la ciudad!

La espantosa hoguera que traga a los millares de edificios que arden y se derrumban ilumina el cielo y destaca las siluetas oscuras de los Halifax.

El fuego antiaéreo que comienza en Sluzews rodea a Varsovia con un muro de proyectiles. Los tubos de las piezas de 88 mm. que disparan horizontalmente sobre la ciudad se yerguen al ruido de los motores y escudriñan el cielo...

Es un solo chorro de llamas. El cielo, la tierra, mezclados en una erupción enceguecedora y purpúrea que rechaza al humo a través de las nubes desgarradas por el hálito ardiente del brasero gigantesco.

En este infierno, los hombres se baten desde hace treinta y ocho días.

El avión desciende a ras del río para evitar el fuego antiaéreo, y salta los puentes destruídos que plantan sus estribos en las aguas de reflejos ensangrentados.

El piloto tiene la sensación de horadar una espesa muralla de fuego. La temperatura de los motores salta cincuenta grados en los termómetros y el olor acre del incendio penetra en el Halifax, haciendo toser a los hombres...

Luego, súbitamente, hay como una gran mancha oscura. Son los barrios del Oeste, ocupados por el enemigo, donde la insurrección ha sido sofocada en los primeros días. Solos, algunos grupos aislados de rebeldes resisten cercados por las tropas S.S.

Los proyectores de la defensa antiaérea están apuntados horizontalmente para iluminar las avenidas y fachadas. En todas las esquinas de las calles hay una pieza múltiple de calibre pequeño que riega los techos de balas explosivas, cubriendo el camino de los tanques que avanzan vacilantes.

Un Liberator sudafricano, rozando las chimeneas, dispara con todas sus ametralladoras y apaga varios proyectores, pero el piloto, probablemente enceguecido por la luz blanca, se estrella contra el campanario de una iglesia...

Más lejos, el horno sigue ardiendo.

¿Cómo pueden todavía tantas llamas y tanto calor desprenderse de los restos carbonizados y requemados de una ciudad de un millón de habitantes?

¿Cómo pueden los hombres del general Bôr sobrevivir

en este brasero castigado por la artillería alemana, vivir y luchar?

Hasta las alcantarillas llevan llamas; el enemigo ha sacrificado preciosas reservas de carburante para desalojar a los polacos del laberinto subterráneo en el cual no osan aventurarse las patrullas S.S.

Varsovia presenta un espectáculo tan aterrador que los hombres del Halifax lloran y las lágrimas secas por el calor dejan surcos brillantes en los rostros ennegrecidos de hollín...

Lloran por su patria destrozada, por esta guerra monstruosa, por la ferocidad de sus enemigos, por la cobardía y la traición de sus aliados...

Lloran por sus familias sepultadas en sus hogares. Lloran por su propia lucha que ya no tiene razón de ser, y por su vida, privada de la luz de la esperanza...

A la derecha aparece, diseñada un instante sobre el muro luminoso, la silueta de un Halifax desamparado que oscila y se estrella envuelto en llamas en el fuego: pequeña rama incandescente que cae en medio de una selva ardiente.

Como los rayos de una rueda convergen en el centro, así los tanques Tigre, aplastando escombros bajo sus orugas, avanzan lentamente hacia el núcleo en fusión de la vieja ciudad, cuartel general de la resistencia.

Chmiel ve dos que balancean su largo cañón como la trompa de un monstruo prehistórico, vacilantes entre los montones humeantes de piedras y ladrillos.

El artillero de cola dispara una larga ráfaga con sus cuatro Browning, pero los *tracers* rebotan sobre las caparazones blindadas como un chorro de agua sobre un bloque de granito...

De pronto uno de los Tigre desaparece —el piso de un sótano ha cedido— sepultado bajo una avalancha de escombros.

El artillero, que quiere seguir mirando, pega su rostro al colimador, pero ya está demasiado lejos...

A quinientos kilómetros por hora, el Halifax vira en re-

dondo entre las llamas. La pintura de las alas se escama y haces de chispas corroen el *plexiglass* tornándolo opaco.

Tratar de localizar los fuegos que limitan la *dropping zone* [1] en este caos enceguecedor es una burla cruel, y ni siquiera el navegante nativo de Varsovia, instalado en la ampolla transparente del bombardero, llega a reconocer, en este montón de ruinas que se desmoronan por doquier, las calles de su ciudad natal.

Micrófono en mano, trata de guiar a su piloto.

Otros aviones, afrontando la tempestad, luchan por llegar al corazón de la hoguera...

Cuatro Liberator del escuadrón S.A.S. sudafricano han aceptado participar en esta misión de sacrificio por el honor, junto a sus camaradas polacos. Enceguecidos, con los alerones bajos, vuelan a velocidad moderada buscando un lugar en el cual largar sus preciosas cargas...

Y el fuego antiaéreo se encarniza con ellos.

Uno tras otro los grandes cuadrimotores caen...

El navegante de Chmiel se obstina. Es difícil.

¿Las calles? ¿Qué calles? ¿Dónde se dibujan en este paisaje de pesadilla astral en que la misma tierra parece arder, vitrificando, solidificando los desmoronamientos de escombros que nivelan todo?

Es preciso encontrar pronto la zona, lanzar las armas y la munición y luego zafarse de esta bóveda de llamas sostenida por los pilares de los proyectiles trazadores del fuego antiaéreo.

Las cenizas vuelven a caer como una nieve negra, pero no llegan a tocar el suelo. En un movimiento perpetuo de vaivén vuelven a ser impulsadas a millares de metros de altura por los vapores ardientes lanzados espasmódicamente por el caldero hirviente de llamas.

El Halifax flota en este cataclismo. Los siete hombres de la tripulación están literalmente anestesiados por el horror...

---

[1] Zona del lanzamiento. *(N. del T.)*

Hay un momento en que la desesperación aleja brutalmente al miedo, y los aviadores sienten que en sus nervios en tensión hasta esta etapa ha quedado superada. Han entrado súbitamente en el dominio del odio y la mística del sacrificio... Se han quebrantado las leyes de la naturaleza, las más seguras y las mejor establecidas...

El capitán Chmiel sólo tiene que decir una palabra, y la tripulación está lista para abalanzarse de buen grado sobre el enemigo, para estrellarse con el avión sobre un objetivo *boche*...

Ahora se ven los barrios de la estación, recapturados por la división Hermann Goering. Los incendios alientan y copos de fuego iluminan un puente de barcazas tendido a prisa sobre el Vístula; los rebeldes todavía controlan todos los puentes del centro de Varsovia...

Por allí desfila un convoy alemán. Los camiones avanzan paragolpes contra paragolpes, y sobre el muelle, en el centro del embotellamiento, hay cinco grandes cañones autopropulsados...

Los alemanes, que nada tienen que temer de la aviación soviética en descanso, están sorprendidos. Las torrecillas del Halifax vomitan fuego y las piezas cuádruples de 20 mm. responden con furia.

—¡Maldición! ¡No tener bombas!

Con los dientes apretados, el piloto siente un impulso insano de dar media vuelta para arrasar con todo bajo las treinta toneladas del Halifax... Pero no: ¡es preciso llevar las pistolas Sten, los fusiles Bren, las granadas tan necesarias para los soldados de Bôr Komorowski!

Luego hay que regresar a la base para poder volver a la noche siguiente, y a la otra, hasta aquélla en que el fuego antiaéreo los atrape al vuelo...

—Navegante a piloto. Atención allá está el puente Poniatowski. Caiga a la derecha en el próximo.

Aquí está por fin de nuevo la vieja ciudad bordeada por el barrio obrero cuyos inmuebles yerguen sus esqueletos de hormigón ennegrecido.

Al llegar al puente de Kierbedz el avión oblicúa, y ya se distingue la plaza Krasinski.

Cinco luces de bengala verdes en cruz... una T de trapos blancos unidos para indicar la dirección del viento como si la curva de las llamas y los regueros de chispas no bastaran...

—Es la D.Z.

Los hombres corren con los brazos en alto. Un viraje cerrado, alerones bajos y motores a régimen moderado... el Halifax regresa, con el compartimiento de bombas abierto, mientras copos negros aparecen en el aire, a ras de las ruinas. Son los 88 de la colina del parque que disparan contra el avión... las esquirlas siegan las siluetas que se agitan bajo el sol y, de pronto, en el momento en que los paquetes caen, el Halifax se sacude al impulso de una detonación violenta que casi lo da vuelta.

El piloto endereza por milagro el enorme aparato desequilibrado, pero choca contra un lienzo de pared. El motor número 4 aúlla en sobrevelocidad, pues su hélice ha sido arrancada...

El mecánico, con el vientre abierto por una esquirla, se levanta apoyándose en los puños, corta el contacto y cierra la alimentación...

Los cilindros se balancean al extremo de los paracaídas que apenas frenan el descenso en el aire recalentado que ya no los sustenta. Tres de los paracaídas se incendian antes de llegar a tierra...

A bordo del avión, Chmiel lucha con los comandos, y a su alrededor gimen los heridos. Cuatro hombres han sido alcanzados por los fragmentos, que han despedazado el fuselaje. El navegante arrojado por la explosión al otro lado de la cabina se ha fracturado el cráneo al golpear contra un ángulo de los aparatos de radio. Un hilillo de sangre corre por sus fosas nasales, su cuerpo obstruye el pasadizo...

Misión cumplida. Ahora a salir pronto de este infierno. Imposible regresar en línea recta: todas las baterías de

defensa antiaérea enemigas están ahora alertadas. Será preciso rodear Varsovia por el Noreste y el Norte y refugiarse en la oscuridad que cubre la margen derecha del Vístula.

Allí están las líneas rusas. Allí las tropas de Rokossovsky esperan tranquilamente, sus armas en el suelo, el fin de la tragedia. Treinta divisiones escogidas del Ejército Rojo, detenido en seco su avance por una orden imperativa del Kremlin.

¡Que revienten todos esos polacos!

Y bajo los ojos indiferentes del mundo libre —que se ha lanzado a la guerra por la libertad de Polonia—, los sobrevivientes de las carnicerías soviéticas de Katyn son masacrados por los alemanes...

Esta guerra ha durado tanto que quizá se ha podido olvidar la razón que la motivó.

La tripulación del Halifax está extenuada; sin embargo, es preciso soportar todavía seis largas horas de vuelo —probablemente siete, volando con tres motores— para regresar a Bríndisi con los heridos que sufren. Es doloroso pensar que a no más de algunos minutos de vuelo hay aeródromos "aliados"...

¿Aliados? ¡Vamos!... El piloto se encoge de hombros, concentra su atención en los instrumentos y describe un amplio giro a la izquierda para retomar el rumbo sur.

—¡Atención piloto! Avión en el sector siete.

Chmiel, a pesar de la desventaja de tener un motor menos, pica levemente para tomar velocidad, y levanta la nariz de su avión virando bruscamente hacia la derecha: maniobra clásica del "tirabuzón".

El rosario de *tracers* enemigos se pierde bajo el ala y ondula indefinidamente en la noche...

¿Dónde está ahora?

Va a volver y a alcanzarlo, puesto que el Halifax, magnífico blanco recortado sobre los incendios de la ciudad, ha sido identificado sin lugar a dudas.

El caza nocturno —pintado de negro en el cielo negro,

escapes cuidadosamente cubiertos— se desliza invisible, haciendo que su objetivo quede entre él y la claridad, llevando la muerte en los tambores de sus cañones de 20 mm.

El artillero de cola trata desesperadamente de horadar las tinieblas, pero sus ojos todavía deslumbrados son ciegos en esta oscuridad densa de hollín y de noche.

¡Ahí está!

La torrecilla dirigida por los pedales gira, y el artillero, con los pulgares sobre los gatillos, va a disparar... Una explosión aun más violenta, allá abajo, en Varsovia, desgarra el velo durante un breve instante revelando la presencia del enemigo.

Es un bimotor de alas bajas, de nariz puntiaguda orlada de vidrio, de dobles planos de deriva...

—¡Virgen Santa!

Su fuselaje ostenta la estrella roja...

—Bien, artillero. ¿Todavía lo ve?

Silencio.

—Responda, artillero.

Finalmente su voz balbuciente resuena por el equipo de comunicaciones internas.

—No he tirado... no pude... era un Pe-2.[1]

Pero el caza sí ha disparado...

El Halifax vuelve a tomar la dirección de Bríndisi.

El artillero de cola, entumecido de frío en su torrecilla, es ahora el último en ver desaparecer, a la distancia, el sol sanguinolento de Varsovia que todavía brillará durante ventiséis días y veintiséis noches.

Imposible llamar por radio a los aviones de los compañeros del escuadrón 138, puesto que todavía faltan cinco horas de vuelo sobre territorio enemigo, llenas de angustia y de emboscadas...

A la hora en que el día radiante de verano despierta sobre Italia, el Halifax aterriza por fin en Bríndisi.

---

[1] Avión de caza ruso. *(N. del T.)*

La ambulancia y los bomberos aguardan, y también los demás pilotos ansiosos.

Al carretear hacia la torre de control, Chmiel cuenta instintivamente las plataformas vacías sobre la pista de dispersión...

Los otros cinco aviones no regresarán, pues él mismo ya está muy retrasado y sus tanques están vacíos.

El último motor se detiene y enmudece, los enfermeros retiran a los heridos, el resto de la tripulación salta fuera del avión...

¡Qué azul es el cielo aquí!... Y sacuden la cabeza cuando los camaradas que han acudido a recibirlos los interrogan, pues, mal despiertos de su pesadilla, todavía están sin aliento...

Capitulo Séptimo

EL OCASO DE LOS DIOSES...

Sobre el inmenso aeródromo desierto de Langenhagen cae el velo de hollín de los incendios de Hannóver...

Hangares destruídos que ostentan sus esqueletos de acero retorcidos.

Cráteres de bombas tan próximos entre sí como los alvéolos de una colmena.

Bloques de hormigón desmenuzados de la gran pista de decolaje de los aviones a reacción.

Paisaje apocalíptico de desolación y ruinas...

Las pistas de dispersión de los aviones se insinúan en vano en los bosques de abetos: los árboles arden...

De vez en cuando, la explosión formidable de los tanques de un Junker 88 o de un Focke Wulf 190 subraya la descorazonante inutilidad del camuflaje bajo tal avalancha de hierro y de fuego.

Sobre la tierra, sobre el mar y en el aire las mandíbulas de la tenaza se cierran implacables.

Allá arriba, las falanges compactas de las Fortalezas Volantes siguen pasando.

Los tanques Sherman y los destructores de tanques que desfilan hacia el Este ruedan rugiendo sobre las losas dislocadas de la autopista de Osnabruck.

Sembrando sus salvas mortales de cohetes y de cargas huecas los Typhoon persiguen afanosamente de bahía en bahía a los últimos cañones automotores y a los últimos Panthers.

Con sus bombas de doce toneladas los Lancaster vuelan

los últimos submarinos guarnecidos en sus refugios blindados de Bremen o del Báltico.

Los Tempest y los Mustang merodean a ras de los techos por el cielo del Reich, tendiendo una línea permanente de emboscadas en las que quedan atrapadas las últimas escuadrillas de Focke Wulf de "nariz larga" y de Messerschmitt...

Es un crepúsculo de abril de 1945, sangriento para la Luftwaffe.

Un Spitfire XIV del ala canadiense de reconocimiento táctico pica fuera de la protección de los cúmulos grises y comienza a describir una gran órbita en derredor de Langenhagen.

Cuidadosamente, el piloto alinea las ruinas de la base sobre los puntos de mira graduados trazados sobre las alas y comienza a tomar sus fotografías oblicuas... 40°... 45°... 70°... 90°... *click*... *click*... *click*...

La película corre en la cámara, y la pequeña aguja del marcador gira en el tablero de instrumentos. Todavía faltan cinco fotografías... faltan tres...

"Trabajo inútil", piensa el piloto; "este aeródromo está muerto."

Falta una sola fotografía.

Tarea terminada.

De pronto, con un movimiento instintivo de su mano sobre los comandos, cierra la espiral descendente del avión. Un Volkswagen aparece entre las ruinas de dos hangares zigzagueando entre los cráteres de las bombas.

Un segundo de vacilación. El Spitfire está a trescientos metros de altura y va a atacar, cuando los *tracers* hacen irrupción en la escena...

Primero un rosario de cinco, luego más nutrido, el dispositivo de seguridad antiaérea del perímetro entra en acción con un haz de proyectiles multicolores.

Trepando a toda potencia hacia la protección de las nubes, el canadiense observa, encaramado sobre una torre

de madera rodeada de abetos incendiados, un afuste cuádruple de 20 mm. que dispara a través del humo...

—¡Demasiado preciso, este fuego antiaéreo, *bochel* Después de todo, ¿por qué arriesgar el pellejo por un automóvil ridículo perdido en este paisaje lunar?

De regreso en Twente, base del Ala 49 de Reconocimiento Táctico, el piloto presenta su informe:

"Ni un avión en tierra. Las instalaciones del aeródromo están totalmente destruídas. Tomé mis fotografías por pura fórmula. ¿Por qué subsiste el fuego antiaéreo?..."

Son algo más de las cinco de la tarde. La alarma que pesa sobre Langenhagen desde el alba ha terminado.

El Spitfire acaba de desaparecer entre las nubes, y el fuego antiaéreo ha cesado. Los sirvientes de los puestos cercados por los incendios de la última incursión se afanan por poner a salvo sus cañones y la munición...

El Volkswagen disimulado un instante a la sombra de un lienzo de pared reanuda su marcha, seguido de un segundo automóvil y un camión.

De entre las ruinas surge una nube de hombres y de mujeres que llevan canastos llenos de tierra y palas, salvajemente empujados por los S. S. con sus pistolas ametralladoras apoyadas en la cadera.

Los desgraciados —sus cuerpos descarnados y vacilantes bajo los harapos a rayas de los deportados— comienzan, bajo los golpes, a rellenar los cráteres de la pista de decolaje...

En las cuatro esquinas del aeródromo arado por las bombas hay unas especies de montículos cubiertos de pasto, precedidos por un tabique de cemento cuidadosamente camuflado. Son hangares subterráneos individuales.

De las doce madrigueras así escondidas a profundidad bajo el suelo, dos están hundidas y cuatro obstruídas irremisiblemente por los bombardeos, pero seis permanecen intactas.

Las puertas blindadas se deslizan sin dificultad sobre los rieles engrasados, excepto una, deformada por la onda explosiva de una bomba de gran calibre, que es preciso abrir por la fuerza.

Delante de cada uno de estos refugios, los automóviles y el camión depositan cuatro hombres y una caja pesada manejada con precaución. En estos grandes cofres de madera se lee:

Deutche waffen und fabriken [1] — 5 mm 5 R 4 M — 50.

En algún lado, un generador diesel se pone en marcha, y las ampollas empotradas en las paredes de las casamatas se iluminan, perfilando las siluetas gemelas de cazas a reacción Messerschmitt 262.

Mientras los mecánicos arreglan los sistemas de cabrias y de poleas que arrastran a los aviones a lo largo del plano inclinado hasta la plataforma de la superficie, los pilotos se preparan en silencio.

Sobre su uniforme de la Luftwaffe —uno de ellos es un general de brigada todavía joven, en realidad muy joven— se colocan trajes de vuelo de cuero negro liviano...

*

A cuatro kilómetros de allí, ahogado en la foresta de Osterwald, sobre una colina desde la cual se distingue el aeródromo de Langenhagen, se encuentra un pabellón de caza recubierto de redes de camuflaje y ramas de abeto.

Es el centro de control de la Lehr Geschwader [2] número 1.

En derredor del teléfono y de las cartas, el personal habitual de los *Flugmeldedienst* [3]: oficiales y suboficiales.

---

[1] Mal escrito en el original. Se interpreta que significa "fábrica alemana de armas". *(N. del T.)*

[2] Escuadra de instrucción. *(N. del T.)*

[3] Servicio de alarma antiaérea. *(N. del T.)*

En un rincón, espectáculo poco común por cierto, tres civiles: una mujer y dos hombres...

En la pared un altoparlante.

Todos, en esta pequeña sala de paredes de troncos mal encuadradas chorreadas de resina, apartan instintivamente los ojos de ese altoparlante que grita su mensaje...

—*Achtung, achtung!* Ciento cuarenta Fortalezas Volantes señaladas por los radares de Borkum rumbo cero nueve cinco, altura siete mil quinientos metros. Hora, diecisiete y treinta y seis. Escolta de cazas. Alerta general antiaérea en los sectores de Bremen, Hamburgo, Kiel, Lubeck...

Los tres civiles se contemplan con semblante algo pálido.

Han trabajado durante cuatro años para preparar los elementos del más formidable de los instrumentos de guerra aérea, y el destino quiere que la experiencia decisiva sea a la vez final, última convulsión de la Luftwaffe agonizante.

El profesor Willy Messerschmitt ha creado el Me 262 —el Relámpago— el *kampfzerstörer* [1] a reacción, novecientos cincuenta kilómetros por hora, más rápido que cualquiera de los cazas aliados.

El profesor Fuchs ha puesto a punto el colimador-visor para corrección del tiro automático EZ 42 con el cual el piloto tiene seguridad matemática de alcanzar el objetivo visado.

Fräulein Doktor E. Schwartz, del laboratorio D. M. W. de Lubeck, ha estudiado el proyectil-cohete autopropulsado R 4 M, cuya carga explosiva de cuatrocientos gramos y cualidades balísticas son suficientes para pulverizar a ochocientos metros de distancia el más poderoso de los aviones de bombardeo aliados.

Ahora todo está preparado.

En Langenhagen, seis de los doce Me 262 enviados directamente del taller de prototipos de Oberammergau —algunos ni siquiera tienen tiempo de recibir la pintura—

---

[1] Caza destructor. *(N. del T.)*

van a lanzarse al combate así equipados por vez primera. Los conducirá el general de los cazas de la Luftwaffe, Gordon Gollob —comendador de la Cruz de Hierro con espadas, hojas de roble y diamantes— y cinco pilotos escogidos...

*

En el primero de los hangares subterráneos la campanilla del teléfono ha dado la señal de partida. Un sargento que ha tomado nota anticipadamente de las informaciones sobre la incursión norteamericana lleva corriendo la hoja de papel a Gollob, que permanece sentado bajo el ala de su avión.

Doscientos metros más lejos, ya instalado en la cabina de su Me 262, el teniente coronel Hans observa, incómodo, a su jefe. Lleva puesto su paracaídas especial provisto de correas angostas, cuya botella de oxígeno chata de duraluminio de auxilio le oprime el muslo; pero ya es demasiado tarde para volver a colocarla.

Cuando Hans ve a Gollob echar un rápido vistazo a la nota que le acaban de entregar y saltar dentro de su aparato, siente que todas sus aprensiones se disipan. Por primera vez desde la víspera sus nervios se aplacan al fin...

Había sido derribado cuando aterrizaba en su base de Lechfeld zafándose ileso por milagro de entre los restos de su Messerschmitt 262. Agotado por el *shock*, acababa apenas de dormirse con un sueño agitado de pesadillas cuando su *Oberst* [1] lo arrancó a medianoche de la tibieza y seguridad de su lecho... El general lo necesitaba con urgencia. Fué así como se enteró de que tenía el honor de haber sido elegido para una misión especial.

El resto de la noche lo había pasado andando en automóvil para llegar finalmente a Langenhagen en medio de una incursión infernal llevada por Fortalezas. En un refugio sacudido por las detonaciones, donde con cada golpe se

[1] Coronel. *(N. del T.)*

infiltraba una nube de polvo cargada de olor a cordita, el jefe le había explicado lo que se esperaba de él.

Durante todo el día ha esperado junto con sus camaradas, en medio del estrépito de murallas que se desmoronaban, de disparos de la artillería antiaérea y del silbido enervante de las bombas...

Tiene hambre —desde su comida de la víspera no ha ingerido más que una tajada de pan negro y una salchicha—, pero sobre todo tiene sed. Ya no hay ni una gota de agua en la base, pues las tuberías han reventado bajo la tierra removida.

Ahora va a partir al combate, y ello constituye un alivio.

En derredor de su avión los mecánicos se afanan. Los contactos de los pequeños motores de lanzamiento de dos tiempos Riedel de las turbinas están conectados. Un mecánico introduce una larga barra de hierro en la toma de aire, luego la tira hacia atrás con un golpe seco...

Las explosiones irregulares advierten a Hans que el momento delicado se aproxima. Apenas el motor llega a cuatro mil revoluciones, embraga lentamente el pesado rotor. El aullido de sirena de las palas huecas de la turbina que toma velocidad aumenta en un *crescendo* desgarrador... Abre entonces las válvulas de paso del combustible y en el acto comienza a percibir el olor nauseabundo de la parafina vaporizada. El magneto de partida crepita, y el aullido de la sirena se transforma en un rugido sordo que sacude hasta las fibras más íntimas de su cuerpo.

Hans respira; no ha habido retorno de llamas y bajo los empenajes de su avión se extiende una banda de tierra calcinada y de hierba amarillenta bajo el soplo ardiente del turborreactor JUMO 004 B.

Sin perder la calma repite la operación para la turbina izquierda. En los inyectores las presiones de admisión comienzan a estabilizarse. Delicadamente regula los indicadores de salida de las tuberías y echa un vistazo a los aviones de sus compañeros que parecen haberse puesto en marcha sin inconveniente, del primer golpe...

—Qué milagro sería —piensa Hans con un dejo de amargura— que dieran a la escuadrilla aparatos tan a punto como ésos.

En Lechfeld, rara vez más de dos Me 262 de cada cuatro lograban partir sin que sobreviniese algún accidente.

El avión de Gollob se pone en movimiento. Va a comenzar la difícil maniobra del despegue...

Se trata de carretear durante casi un kilómetro a lo largo de la pista de dispersión averiada por las bombas —evidentemente no es cuestión de hacerse remolcar por los tractores hasta el extremo de la pista como es lo habitual— sin ser sorprendidos ni ametrallados por una sección de cazas aliados...

Hans va guiado por sus mecánicos, de los cuales uno lleva una horquilla fija a la articulación de dirección de la ruedecilla oriental del tren triciclo, para ayudarlo en la maniobra. Avanza prudentemente, con leves golpes de acelerador, sin pasar jamás las 5.000 revoluciones por minuto autorizadas en el carreteo, entre las hileras de abetos carbonizados que todavía humean. De trecho en trecho se detiene, mientras los mecánicos apartan a un costado ramas y restos incandescentes, A pesar de su cabina cerrada y de su máscara de oxígeno, el olor de madera quemada mezclado al de la parafina caliente llega a sus fosas nasales.

Las temperaturas suben: 450° en la tubería, 550° en la boca del compresor. Hans está intranquilo. Es preciso que no se recalienten para poder decolar a plena potencia sin correr el riesgo de abrasar los cojinetes de los rotores...

Sólo Dios sabe cuán necesario le será hasta el menor kilo de empuje para hacer arrancar a su aparato, tan recargado.

—*Schnell, schnell, Jaguar.*[1]

La voz de Gollob apremia.

Finalmente la *schwarm* [2] se alinea al extremo de la pista.

---

[1] Rápido, rápido, Jaguar.

[2] Bandada, por extensión escuadrilla. *(N. del T.)*

Hans está tan ocupado con sus instrumentos de a bordo que no ve partir a las dos primeras *rotten*.[1] Baja su asiento, verifica el cierre de la cabina semiestanca...

Aferrados a los extremos de las alas los mecánicos lo ayudan a colocarse sobre el eje de decolaje.

Ahora viene la soledad de la partida.

Con los frenos trabados, impulsa sus turbinas hasta ocho mil revoluciones —rápidamente, pues la temperatura asciende ya a 600°— y suelta todo.

El aparato comienza a acelerar su marcha, mientras el silbido estridente que perforaba dolorosamente sus tímpanos disminuye.

Cien... doscientos... doscientos cincuenta... doscientos ochenta kilómetros por hora.

Ya ha recorrido más de un kilómetro y medio de pista sin que el aparato se aligere en forma sensible en los comandos. Cada vez que las ruedas pasan sobre el hoyo dejado por una bomba, mal rellenado, una vibración terrible sacude el aparato.

Durante un momento, tiene la impresión de que la maniobra es desesperada, con los cuarenta y ocho rieles y los cuarenta y ocho peligrosos cohetes fijos bajo las alas que frenan el avance...

El extremo de la pista se acerca a una velocidad alarmante. Desarrolla casi trescientos kilómetros, y cada vez que solicita al avión tirando de la palanca, éste levanta su rueda delantera para volver a caer pesadamente como un hidroavión mal equilibrado.

Desesperado, golpea con el pulgar el regulador del plano fijo de profundidad y los choques cesan de repente...

Ha despegado; y ahora lucha denodadamente con los alerones para mantener al avión horizontal mientras vuela rozando los árboles.

Con los ojos clavados en los cuatro aparatos que le preceden, levanta su tren y sus alerones.

[1] Secciones. *(N. del T.)*

La velocidad aumenta en el acto —quinientos cincuenta, seiscientos, setecientos kilómetros por hora— y comienza a trepar.

Están a diez mil metros de altura y, a pesar del frío glacial, Hans siente que el sudor empapa sus prendas interiores de lana.

En formación paralela de combate —doscientos metros de intervalo lateral entre los integrantes de la patrulla— los seis cazas a reacción se deslizan a ochocientos kilómetros por hora, guiados por el control de Bremen, hacia los bombarderos norteamericanos.

A esta velocidad no pueden abrigar ninguna inquietud; no se arriesgan a una interceptación ni a una sorpresa por parte del enemigo.

Hans se tranquiliza y admira a los aviones. Hasta los Messerschmitt 262 que llevan el nuevo camuflaje ocre y verde oliva sobre un fondo gris conservan la pureza de sus líneas...

Alas delgadas, en flecha, montadas sobre las dos turbinas.

Fuselaje de sección triangular y deriva alta, diseñando el cuerpo perfecto de un tiburón equilibrado por su aleta...

—*Noch schneller, Jaguar!* [1]

Las doce estelas blancas de los turborreactores se matizan con un dejo de humo negro. El horizonte pasa en el parabrisas por encima del colimador, y la aguja del indicador de velocidad se detiene en 870.

Hans empieza a sentir la palpitación de la palanca en la palma de su mano. Por prudencia echa un vistazo a sus instrumentos de vuelo sin visibilidad. Se aproxima a las velocidades críticas, y es preciso pilotear con precisión...

—*Jaguar! Caruso 240 — alle nach links!* [2]

---

[1] Más rápido, Jaguar.

[2] ¡Jaguar, Caruso 240, todos a la izquierda!

La voz del *schwarmfuehrer* [1] estalla en sus auriculares y lo sobresalta. Efectúa de inmediato su giro a la izquierda, mientras Gollob y su *katschmark* [2] viran debajo de él.

Es entonces cuando Hans distingue al adversario.

La formación de Fortalezas Volantes ya no es la gran placa de puntos brillantes en hileras apretadas que se ve desde el suelo. Es un bloque colosal de aviones escalonados en el cielo, hasta donde alcanza la vista, que se balancean dulcemente de izquierda a derecha entre las explosiones oscuras del fuego antiaéreo de 88.

Alrededor, el vals de cuadrillas de los cazas de escolta. Hans conecta su EZ 42, y en el reflector el giróscopo comienza a bailar con un ronroneo. A continuación introduce un cartucho en el mecanismo del asiento eyectable, por si acaso...

Bajando los hombros, el pulgar izquierdo acariciando el botón de contacto de las espoletas instalado sobre la manecilla de gases, el índice derecho sobre el gatillo de los cañones colocado en la posición de *fuego*, Hans observa la maniobra de Gollob.

Dada la marcada esbeltez y velocidad del Messerchmitt 262, el ataque clásico frontal con medio tonel y salida en picada es imposible. Los 262 pasan en tromba sobre la formación describiendo una gran espiral a través de los escalones de cazas de escolta impotentes.

La escuadrilla se lanza entonces contra el elemento inferior de la segunda *combat box* [3] de sesenta y cuatro Fortalezas.

Hans, que ha seguido a su *schwarmfuehrer* con dificultad, se cruza sin poder disparar con una escuadrilla de Mustang P.51 que se aligeran al instante largando sus tanques de nafta suplementarios. Se lanza a medias en un viraje muy escarpado, y cuando vuelve a controlar su avión se encuentra en medio de los B.17...

---

[1] Jefe de escuadrilla. *(N. del T.)*
[2] Compañero de sección. *(N. del T.)*
[3] Formación de combate. *(N. del T.)*

Los enormes cuadrimotores coronados de humo por el fuego de artificio de sus ametralladoras pesadas bailan en su parabrisas y parecen precipitarse a su encuentro... está en un túnel de bombarderos y de *tracers*...

Ajusta cuentas con uno al azar de su trayectoria loca, disparando a la vez sus cuatro cañones y una salva de veinte cohetes... como flechas incandescentes se deslizan libremente por sus rieles y alcanzan al chorro de proyectiles que convergen hacia el timón abigarrado de la Fortaleza.

De pronto se encuentra en medio de una nube de restos de aluminio... un ala incendiada con los dos motores todavía en marcha, da vueltas como un trompo... un cuerpo humano y la antorcha de un paracaídas... un fuselaje despanzurrado que vomita denso vapor blanco...

Hans apremia sus turbinas al máximo, pues precisamente entre sus dos ojos, bajo las grandes alas manchadas de aceite, las dos ametralladoras de una torrecilla central esférica lanzan llamas. Con una torsión rápida evita la colisión, se escurre entre dos bombarderos, roza ligeramente a otro que barrena dulcemente arrastrando un formidable penacho de humo negro y remonta en vertical a través de un torbellino de cazas de escolta incapaces de atraparlo.

En medio de este *carrousel* de aviones ha perdido de vista a sus compañeros. Durante un instante identifica la silueta familiar de un Messerschmitt 262 que hace fuego a quemarropa sobre una Fortaleza que explota arrastrando a otra en su caída.

La formación impecable está dislocada. De un cuadrimotor en fuego que pica sobre el lomo ve surgir sucesivamente una media docena de paracaídas, mientras que los aparatos siguientes se apartan con premura a fin de no tocar las corolas blancas...

Como le quedan municiones, Hans —un poco a desgano— lleva un segundo ataque. Esta vez elige el elemento superior de la primera formación compuesta por Liberator B-24... Apunta cuidadosamente, hace coincidir el pe-

queño punto y la cruz luminosa del colimador giroscópico con el fuselaje brillante, y se desembaraza del resto de su munición en una salva prolongada.

Imposible errar con el EZ 42. Alcanzado por varios cohetes, el Liberator se desintegra en el cielo.

Fascinado, Hans observa la lucha, tratando al mismo tiempo de salir fuera del alcance del fuego concentrado de los centenares de ametralladoras de las torrecillas, pero no ve venir a cuatro Mustang que pican en su dirección a plena potencia, en la vertical. El 262 vibra bajo los impactos de proyectiles de 12,5 mm. en el preciso instante en que un plateado P.51, cuyas alas ostentan la estrella blanca, pasa bajo su nariz.

Hans se desvía tan violentamente que las ranuras del borde de ataque de su ala crujen para volver a atrapar el aire desgarrado por la maniobra tan violenta que parece desintegrarlo en millares de cristales de hielo...

Por más que trata de enderezar rápidamente, la aguja del indicador de velocidad pasa la marca roja de los novecientos cincuenta kilómetros por hora, y el Messerschmitt 262 describe un movimiento ondulatorio de amplitud variable que proyecta al piloto hacia adelante a pesar de las hebillas apretadas de su correaje de seguridad...

Hans recién logra estabilizar con prudencia la trayectoria de su avión a un centenar de kilómetros del teatro de la lucha.

Agotado por el esfuerzo, echa una ojeada a los manómetros —solamente cuatrocientos litros de combustible, apenas cinco minutos de vuelo—. Trata de llamar a su *schwarmfuehrer*, pero es en vano: su radio ha sido alcanzada por la ráfaga del Mustang.

Ahora es menester apresurarse para evitar un aterrizaje de noche, pues el sol ya está bajo sobre Dinamarca.

Hans se orienta sobre el Weser, y poco después distingue el lago Steinhuder; en tres minutos habrá llegado a su base.

Bajando en picada suave reduce a seis mil quinientas revoluciones, pues una turbina recalienta.

Está a salvo. Pero esa sensación, lo mismo que las dos victorias que acaba de lograr, no consiguen librarlo de su angustia. Estas victorias le dejan el gusto amargo de la derrota en la boca. Serán quizá las últimas. Todo el edificio sobre el cual ha estado erigida su vida se desmorona...

Sobre Steinhuder, a ochocientos metros, entra en planeo, reduciendo el régimen a tres mil revoluciones. El aeródromo se aproxima, y él lo adivina a la derecha de los incendios de Hannóver...

Quinientos cincuenta kilómetros por hora; diez grados de *flaps* para disminuir todavía más la marcha y bajar sus ruedas.

La pista de Langenhagen se extiende en medio de escombros y de abetos calcinados. Ni un solo signo de vida. ¡Cómo ha cambiado todo desde sus primeras misiones de 1941 en Libia! Ya no habrá compañeros jubilosos que lo ayuden a descender del avión y lo feliciten. Esa noche no habrá un barril de cerveza en la cantina para festejar el triunfo...

¿Encontrará por lo menos un hoyo donde dormir sin el temor de ser aplastado bajo un diluvio de bombas?

Baja la palanca de comando del tren de aterrizaje y concentra su atención en las sacudidas separadas que indican la extensión sucesiva de las tres ruedas..., *clang* —una — ...*clang* — dos — ... y de pronto el mundo explota bajo su rostro. El destello fulgurante del proyectil que destroza su tablero de instrumentos bajo sus ojos, el dolor desgarrador de sus dos muslos despedazados por las esquirlas...

Una fracción de segundo de silencio total, luego la explosión de una turbina que se volatiliza arrancando un ala..., gran golpe de guadaña del Messerschmitt que se tumba. Hans busca durante un instante el contacto del asiento eyectable, pero su brazo herido está inmovilizado

por la fuerza centrífuga... un segundo choque al desprenderse la otra ala...

La tierra erguida como un muro.

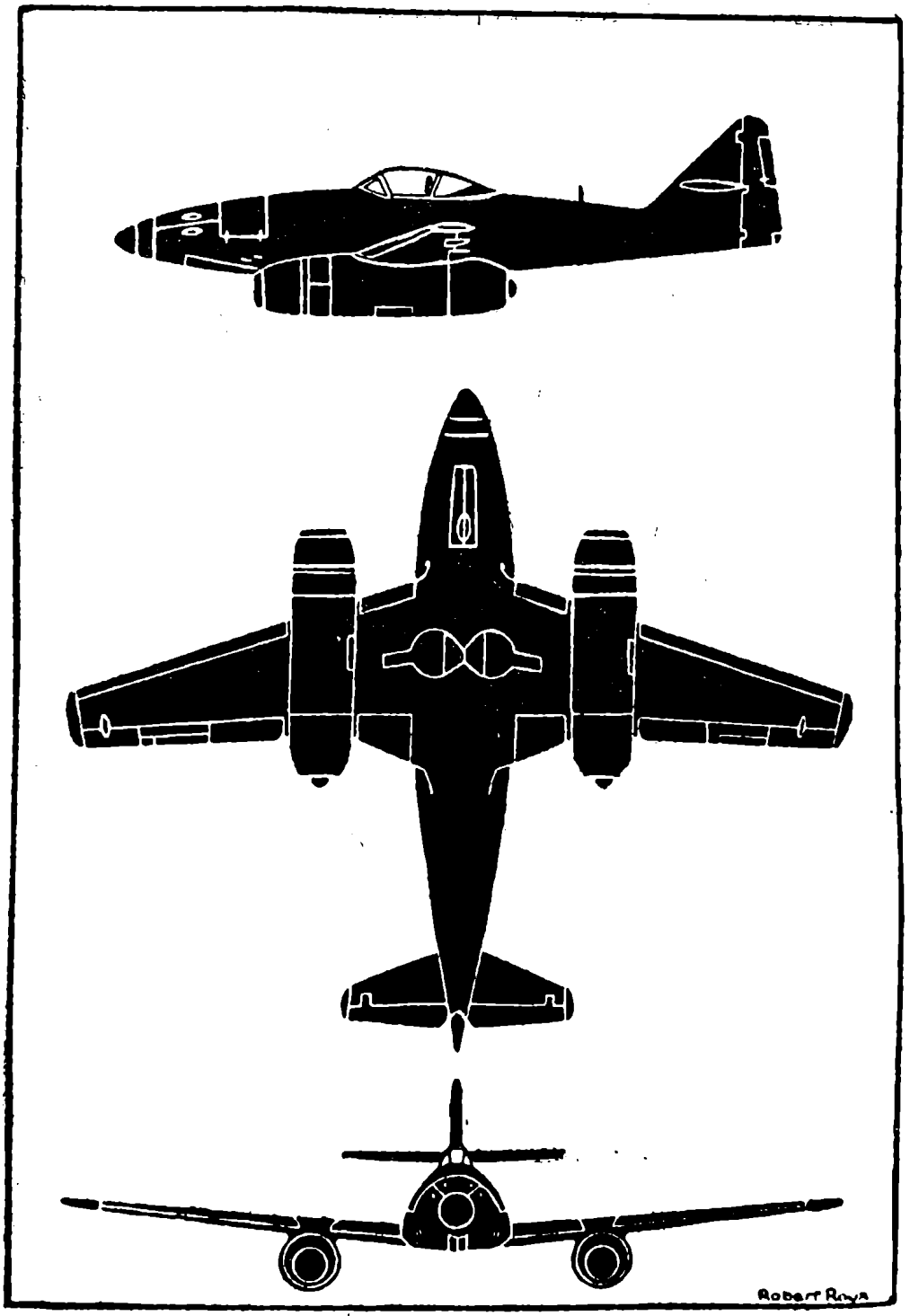
Hans ha comprendido. No tiene siquiera un gesto de rebeldía. Sin embargo, a la juventud de Hitler no se le enseñó a rezar a Dios...

Desde el pabellón de caza han seguido el desarrollo del drama, y todos han agachado instintivamente los hombros cuando el Messerschmitt explotó.

Recién entonces distinguen los dos Tempest de la R. A. F. que remontan vuelo como flechas en las nubes bajas.

Sin embargo la defensa antiaérea del perímetro no ha hecho fuego.

Y la noche comienza a caer sobre las laderas de las colinas.



EL MESSERSCHMITT 262

NOTA SOBRE EL MESSERSCHMITT 262

En 1938, inmediatamente después que la *Bayerische Flugzeugwerke* quedó bajo el control directo de su director técnico (Willy Messerschmitt) y que la nueva sociedad tomó el nombre de Messerschmitt, el ministerio del Aire alemán llamó a concurso para la fabricación de un avión de asalto destinado a reemplazar eventualmente al Stuka JU 87.

Messerschmitt quería construir un aparato muy rápido, capaz, llegado el caso, de aventajar a los cazas enemigos. Fué así que estudió la construcción de un ala delgada en flecha, maravillosamente equilibrada, que insertó en un fuselaje triangular. Desgraciadamente, el motor de 2.000 CV prometido por Junker no estuvo listo para propulsar el nuevo prototipo, que voló finalmente a comienzos de 1940 con un Jumo 211.

Mientras tanto, la evolución de la guerra había forzado a las autoridades de la Luftwaffe a cambiar por completo los programas, y el Me 260 quedó abandonado.

Messerschmitt, no obstante, no se descorazonó; continuó puliendo y profundizando el problema planteado por la obtención de aviones de gran velocidad cuya solución podría ofrecer el Me 260, en espera del grupo motopropulsor ideal.

En 1941, los ingenieros de Junker le propusieron dos turbinas a reacción en las cuales habían estado trabajando desde hacía tres años. Eran las Jumo 004, que aportaron por fin la solución anhelada.

Messerschmitt las insertó bajo las alas, y prolongó su fuselaje mediante una punta armoniosa donde instaló cuatro cañones de 30 mm.

El 3 de enero de 1942, el Me 262 a reacción realizó su primer vuelo. Todavía carecía de tren de aterrizaje triciclo, y los despegues demostraron ser terriblemente escabrosos.

En marzo voló el segundo prototipo, con tren triciclo, que demostró inmediatamente cualidades de velocidad extraordinarias. Mientras tanto, el ministerio del Aire alemán perdió interés en el prototipo y lo dejó dormir, aunque no por eso se interrumpieron los ensayos.

Finalmente, la amplitud de las incursiones norteamericanas diurnas sobre Alemania obligaron al general de la aviación de caza, Galland, a volver sobre la cuestión a principios de 1944, decidiéndose la construcción de una preserie.

Desafortunadamente Hitler asistió a una demostración del aparato, quedó muy impresionado por su *performance*, y decidió construir un bombardero de represalia contra Inglaterra. Ésa era entonces su idea fija. Goering no osó oponerse, pero tras seis meses de lucha, Galland logró que el Fuehrer reconsiderara su decisión.

El Me-262 comenzó a salir de las fábricas, y en noviembre de 1944 se habían equipado cuatro grupos.

Goering jamás perdonó a Galland su éxito, y éste fué reemplazado por Gordon Gollob.

Gollod, fanático abogado del Mé 262, extraordinario piloto de caza e ingeniero competente, apuró la producción y se dedicó a perfeccionar el armamento.

El Messerschmitt 262, primer avión de guerra a reacción utilizado en combate, revolucionó la guerra aérea; sin los seis meses de retardo, ocasionados por la intervención intempestiva de Hitler, habría cambiado el curso de las operaciones en el cielo de Europa.

Con una potencia total de 1.200 kilos de empuje el

Me 262 tenía, en 1944, la velocidad de un F-84 de hoy con 3.000 kilos.

El 262 tenía un margen de velocidad de más de 200 kilómetros por hora sobre los más modernos cazas aliados de la época, y su armamento de cuatro cañones de 30 mm. era demoledor.

Resulta fácil evaluar la suma colosal de estudios que había representado este aparato, por el hecho de que ya entonces poseía perfeccionamientos sobre los cuales todavía meditan los ingenieros norteamericanos y franceses. Paracaídas de correaje conteniendo una botella de oxígeno para los saltos a gran velocidad y gran altura. Plan fijo regulable en vuelo para cambiar la posición del avión a las velocidades críticas, ala en flecha, alerones múltiples y comandos accionados por servomotor, asientos eyectables, colimadores giroscópicos, radar, cohetes "aire-aire" [1], etc.... ¡Hasta tenía una versión biplaza equipada con radar, es decir, un caza de todo tiempo!

La utilización por parte de Gollob de cohetes contra aviones en el Me-262 era un audaz salto hacia el porvenir. Tan audaz en realidad que todavía hoy, en 1950, los norteamericanos siguen utilizando ametralladoras de 13 mm. Es indudable que dentro de algunos años alguien volverá a inventar los cohetes R4M que no obstante ya eran realidad en 1945. Solamente los rusos han comprendido...

Felizmente para los aliados, los Me-262 equipados con la combinación de armas de Gollod —colimador de corrección automática, cohetes y cañones de 30 mm.— sólo pudieron operar una vez. Cuando nuestras tropas llegaron a Lubeck, las fábricas RW producían 25.000 R4M por mes, pero los talleres de montaje del Me-262 habían sido destruídos por las bombas. En cuanto a los que ya estaban en escuadrillas fueron inmovilizados a partir de marzo de 1945 debido a la falta de piezas de repuesto y también

---

[1] Contra aviones. *(N. del T.)*

por la encarnizada vigilancia de que eran objeto los aeródromos desde los cuales operaban.

A pesar de todo, alrededor de cuatrocientos Me-262 intervinieron en la lucha, y su presencia estorbó considerablemente los planes aliados a pesar de nuestra superioridad en materia de efectivos.

Las características del Me-262 eran las siguientes:

Envergadura 12,50 m. Longitud 10,60 m. Superficie alar 21 metros cuadrados. Peso total 8.000 kilos. Velocidad máxima más de novecientos kilómetros por hora. Distancia de carreteo en el despegue con viento de 20 km/h, más de mil metros.

Capitulo Octavo

MAX GUEDJ

South-Kensington. Casino del Cuartel General de las Fuerzas Aéreas Francesas en Gran Bretaña (Londres). *25 de agosto de 1944.*

Está en un rincón del bar, silencioso y solo, pues su carácter es frío y también muy amargo.

Y naturalmente, en el otro extremo de la sala, discutimos en voz baja sobre él.

A través de las consideraciones profesionales —y sin embargo nuestro pequeño grupo está compuesto por aviadores de caza cargados de condecoraciones— se trasunta toda la admiración que sentimos por Max, el famoso vicecomodoro "Maurice" del Comando Costero.

Sobre el uniforme de comandante, la Cruz de la Liberación, la Orden de Servicio Distinguido y una doble Cruz de Vuelo Distinguido.

Max Guedj cuenta ahora en su haber con más de cien misiones de *shipping-strike* [1] en Beaufighter y Mosquito. Es comandante de un ala del Comando Costero. En derredor de él se cierne la aureola de respeto y de leyenda con la cual todos los pilotos jóvenes rodean siempre a los grandes "ases": el asunto del *Prinz Eugen* el 12 de mayo de 1942, los dos Junker 88 derribados frente a Royan después de un combate encarnizado que duró cuarenta minutos mortales, el golpe de Brest...

Todo eso contribuye a aislarlo más aún.

---

[1] Ataque contra la navegación. *(N. del T.)*

Sabemos por la B.B.C. que antes de ayer apenas condujo, cerca de Verdún, quince Mosquito al ataque de dos rastreadores y un torpedero de la clase *Narvick*. Rastreadores hundidos con cohetes y torpedero seriamente averiado...

Y también sabemos que tiene buenas razones para estar triste y distante.[1]

Dado su carácter, su edad —tiene treinta y dos años—, su preparación —es doctor en leyes—, su carácter calmo, frío y científico, su elección del *strike* es una fuente perpetua de asombro para nosotros.

Está a la cabeza de una de esas unidades que reúne a todos los "duros" de la Real Fuerza Aérea, y es muy difícil sobrevivir a las treinta misiones requeridas por el período de operaciones. Desde hace tres años y medio está en una especialidad en que las unidades pierden el 75 por ciento de sus efectivos en un mes.

El fuego antiaéreo es terrible...

Ayer, 24 de agosto, por ejemplo, 12 Beaufighter del escuadrón 236 y 8 Beaufighter del 404 conducidos por E. W. Tacon, el neozelandés, se lanzaron sobre los dos torpederos *Narvick* de la punta de Graves. Los dos buques se hundieron envueltos en llamas, pero solamente tres Beau regresaron a su base.

Los cazas enemigos son todavía peores...

En el pasado mes de marzo, seis Messerschmitt 109 de Mérignac atraparon a seis Torbeaux (Beaufighter torpederos), de los cuales sólo dos pudieron escapar para estrellarse en Inglaterra sobre su base, matándose una de las dos tripulaciones sobrevivientes...

Son las doce y treinta. El coronel y los oficiales del Estado Mayor se levantan. El almuerzo está servido.

Vemos cómo Max se pone de pie y a su vez sale rumbo al comedor...

---

[1] Max había dejado en Marruecos a una hijita de pocos meses. Su padre, gloria del foro de Casablanca y presidente de su colegio de abogados, había sido encarcelado por orden de los alemanes por franceses al servicio del enemigo. Allí moriría.

Nunca volveríamos a verlo. El ritmo de la guerra se aceleraba, y rara vez tomaba sus permisos reglamentarios.

Fué en aquella triste jornada de invierno de 1945 (Jacques y yo estábamos de visita en el Gran Cuartel General del Comando de Caza en Stanmore con Pete Wickheam, jefe del servicio táctico) cuando llegó el telegrama.

Nos lo tendió sin decir una palabra, y Jacques leyó por encima de mi hombro.

—¡Max está *missing!* [1]

Sentimos que se nos cortaba el aliento.

Era increíble. Él, el más grande de todos los "ases" de la aviación francesa de 1939-45, dejarse derribar en Noruega después de cuatro años de lucha, ahora que Francia estaba liberada y que la guerra tocaba a su fin...

¡Admirable gran Max! ¡Partir así, lejos del sol, en la oscuridad y el frío del círculo polar, sus cenizas esparcidas sobre las aguas glaciales del fiord Ofot!

¡El más glorioso de los veteranos de las fuerzas aéreas francesas libres había partido! Uno más, después de tantos otros.

¿Cuántos de nosotros quedarían para ver el día de la victoria?

Estación de la Real Fuerza Aérea. Comando Costero.

De pronto se hace la luz después del oscurecimiento y el silencio del aeródromo desierto.

Las dos mantas tendidas a través del pórtico vuelven a caer tras él. Parpadeando, levanta su *irving-jacket*, cuyo cuello de piel humedecido por la niebla exhala olor a grasa de carnero y a cuero mal curtido.

La barraca resuena con el ruido de sillas que caen y sillones que se corren. Bullicio de muchachos que se divierten...

---

[1] Desaparecido.

Los pilotos festejan el triunfo de la tarde: un carguero de 7.000 toneladas hundido en las afueras del Zuiderzee...

Max se detiene un instante en la puerta del salón, deslizando su birrete bajo la hombrera de su uniforme de campaña con un gesto familiar.

Su entrada es saludada por los

—*Good evening, Sir. Have a drink, Sir?* habituales.

—*No, thank you.*[1]

Siempre tiene conciencia del tono áspero de su voz, y también de su acento francés.

La reunión prosigue aun más animada. Han acorralado al oficial de administración en un ángulo del bar, y mientras cuatro pilotos lo sostienen de los brazos y las piernas, un quinto, encendedor en mano, prende fuego a su corbata en medio de un círculo vociferante e interesado.

"¡Qué imbéciles!", piensa Max.

Hay allí canadienses, australianos, unos treinta ingleses, neozelandeses, dos norteamericanos, un belga, bajo sus órdenes. Muchachos de dieciocho a veinticinco años...

—*Maurice, it will be a tough job* [2] —le ha dicho el mariscal del aire, Slessor, comandante en jefe del Comando Costero al confiarle el ala.

Evidentemente, él es francés. Y también es duro y exigente con ellos, como lo es consigo mismo.

En el fondo lo respetan, y ésa es en cierto modo su forma de quererlo. Lo respetan por su D.S.O. y sobre todo porque saben que él es el mejor, que se lanza el primero contra las barreras de fuego antiaéreo, dispara mejor que ellos, pilotea mejor. Respeto profesional que es quizá la más bella forma de afecto entre los pilotos.

Max consulta su reloj: las 10 de la noche. Se acabó el recreo.

—*All right chaps, bed now...*[3]

Su voz cubre el tumulto que cesa gradualmente. Sólo

---

[1] Buenas noches, señor. ¿Quiere tomar algo, señor? No, gracias.
[2] Maurice, la tarea será difícil.
[3] Bueno, muchachos, a la cama ahora...

aquellos que bebieron algunos jarros de cerveza de más, rectificando por instinto la posición, continúan la discusión en voz alta. Son ésos los momentos más difíciles para un comandante de aviación, en la intimidad y la gran fraternidad del casino.

—...*strike laid down at dawn.*[1]

Agrega estas últimas palabras sin cambiar de tono a fin de que no crean que se trata de una explicación que equivaldría a una excusa.

Por un momento reina el silencio; luego se oye el ruido de los vasos al ser depositados y de los muebles al ser vueltos a su lugar de un golpe de rodilla...

Max ya está en su habitación, allí abajo, al fondo del corredor —es privilegio de los comandantes de unidades alojarse en el mismo casino— cuando los pilotos y los observadores comienzan a salir.

De dos en dos, por tripulación, charlando en voz baja, se sumergen en el pórtico del *hall*...

Un cuarto de hora más tarde los hilos de luz que se filtran por debajo de las puertas de las cabañas Nissen se apagan uno tras otro...

En la noche quebrada espasmódicamente por el faro intermitente de la torre de control que emite infatigable su indicativo luminoso, la base está dormida.

*

5 y 30.

El capitán Forbes, oficial de informaciones, de servicio durante la noche, despierta sobresaltado. Acaba de sonar la campanilla del teletipo y ya, junto con el crujido del rollo de papel, comienza el *clac-clac-clac* monótono del teclado.

En un rincón de la sala de operaciones, bajo los relámpagos descoloridos de la luz neón, cuyos tubos se calientan y se encienden, el sargento de guardia arroja a un lado las

[1] **Ataque al alba.**

frazadas y salta de su catre de campaña para instalarse en el aparato telefónico.

Un vistazo sobre la hoja que se desenrolla...

...*Operation number o o five seven one eight. Stop. Priority top secret. Stop. All available aircraft shipping strike Ofot Fjord H hour...*[1]

A continuación viene para el oficial de servicio la rutina que conoce de memoria sin necesidad de consultar la lista prendida cerca del micrófono de los altoparlantes.

Hacer despertar al vicecomodoro.

Dar la alerta al oficial mecánico y al oficial de armamento de la base.

Dar la alerta al oficial de navegación y al jefe de la sección de informaciones.

Hacer prevenir al casino de oficiales, de suboficiales y de personal subalterno.

Dar la alerta a la sección seguridad y a las salas de guardia. Suspender los permisos de salida hasta el decolaje de los aviones.

Hacer cortar las comunicaciones telefónicas con la ciudad...

Los mil doscientos hombres de la base, sacudidos por los altoparlantes que aúllan en el ángulo de cada barraca, se despiertan. La enorme máquina de ruedas bien lubricadas se pone en funcionamiento...

Y sin embargo, antes de aparecer en el teletipo, la orden de operación CC-I. 005718 Formulario D ya recorrió un trecho considerable de su camino.

La noche anterior, el Spitfire XI de reconocimiento estratégico (Strat-R) aterrizó en Peterhead después de cubrir un circuito de 2.000 kilómetros sobre el Mar del Norte hasta Tronsö, en Noruega, más allá del círculo ártico. Había sido preciso sacar de su avión cubierto de hielo al piloto

[1] Operación número cero cero cinco siete uno ocho. Punto. Prioridad muy secreto. Punto. Todos los aviones disponibles para ataque contra la navegación en fiord Ofot hora H...

entumecido por las cuatro horas de vuelo en medio de la tormenta, mientras con chorros de vapor los mecánicos derretían el hielo de las portas congeladas de los aparatos fotográficos.

Las fotos reveladas habían indicado la presencia de un convoy naval enemigo en el fiord Ofot: un petrolero de 6.000 toneladas protegido por un contratorpedero pesado de la clase *Elbing*, dos escoltas *Sans-Souci* y dos *Sperrbrecher* [1], uno de ellos rompehielos.

Mientras los hombres de Max se divertían en el casino, a trescientos kilómetros de allí se celebraba una conferencia en el Cuartel General de la 19ª División Aérea del Comando Costero.

El mariscal del aire, Sir Brian Baker, y el mariscal del aire, Frank Linden Hopps, comandante del Grupo de Ataque (División de Asalto), habían decidido, de acuerdo con el informe presentado por el Servicio de Informaciones y la Marina Real sobre la importancia de la misión, confiar el trabajo a los Mosquito de los escuadrones 235 y 248 al mando del vicecomodoro Maurice, D.S.O., D.F.C.

El oficial de enlace norteamericano se había puesto en contacto de inmediato con el Cuartel General de la 66ª Ala de Caza de la VIII Fuerza Aérea norteamericana en Sawston para averiguar las disponibilidades en materia de cazas de escolta, mientras que un golpe de teléfono al Cuartel General de Uxbridge de la Defensa Aérea de Gran Bretaña dió la alerta provisoria al escuadrón polaco 315 de Mustang. Esta última unidad tenía además experiencia en tareas de escoltas sobre Noruega.

Los enlaces de la defensa antiaérea y la Marina Real advirtieron a las baterías y a los buques acerca del itinera-

---

1 Buques de escolta de defensa antiaérea. Formidablemente armados, en general con tres piezas cuádruples de 20 mm., dos simples de 20 mm., y seis cañones de 37 mm., podían disparar cinco mil proyectiles por minuto (cerca de un centenar de granadas por segundo).

rio y del horario probable de la misión a fin de evitar malentendidos funestos.

Todo había sido planeado, previsto, discutido con calma, sin apasionamiento, como el lanzamiento de una empresa comercial. Y todo se había materializado en la orden de operación 005718, cuyo Formulario D correría por los hilos de los teletipos...

Mientras Max se viste cuidadosamente —prendas interiores de la R.A.F. de lana y seda, *pullover*, chaleco de gamuza bajo el uniforme de campaña, medias largas de lana ajustadas dentro de las botas forradas— toda la base se anima de actividad febril.

Zorras arrastradas por un tractor llevan a los encargados del armamento los largos y pesados cohetes explosivos semiperforantes de veintisiete kilos. Delicadamente introducen en la parte trasera de estos últimos las cargas de cordita cruciforme que los impulsarán a 300 metros por segundo. Sobre la chapa de platino del detonador eléctrico y los contactos de fuego atornillan luego cuidadosamente las aletas que estabilizarán la trayectoria.

Los montadores ponen en marcha, calientan y revisan los motores Rolls Royce 25 de los Mosquito VI. A continuación, el enorme tanque remolcado pasa de uno a otro avión a fin de completar la carga de los diez tanques independientes de cada aparato que contienen 2.520 litros en total.

Por pura fórmula —pues como de costumbre ésta será una misión a altura mínima— los mecánicos controlan los botellones de oxígeno...

En las cocinas, las W.A.A.F.[1] preparan los huevos con tocino y el *porridge* para los cuarenta navegantes y pilotos participantes en la misión.

En la quietud de la sala de operaciones, el capitán For-

---

1 *Women's Auxiliary Air Force* (Servicio Femenino Auxiliar de la Fuerza Aérea). *(N. del T.)*

bes, a quien se le ha unido el jefe de la sección de informaciones, coloca los legajos sobre el objetivo y las fotografías del fiord Ofot en la cartera destinada a cada una de las tripulaciones.

Sobre el mapa mural, un sargento trepado en una escalera tiende las cintas azules y blancas que indican el itinerario de la misión —de Sumburg a Narvick—: azules para los Mosquito y blancas para los cazas de escolta.

Inclinado sobre una mesa sembrada de transportadores y reglas graduadas, el capitán Stevens, D.F.C., jefe de navegación de la escuadrilla, prepara sus rumbos y sus horarios que escribe en el pizarrón negro colocado al costado de la pantalla en la que se proyectarán las vistas del fiord Ofot y las fotografías del convoy traídas al instante por un motociclista del cuartel general, transido de frío y cubierto de barro.

8 y 30.

Las tripulaciones están reunidas en la sala de instrucciones. Ya no son los muchachos alocados de la noche anterior, colegiales rebosantes de juventud absurda. Sus rostros tensos ya no tienen edad, como los de todo hombre que va a afrontar la muerte. En algunos meses la máscara de diez años suplementarios ha quedado impresa sobre sus rasgos de niños. Máscara que a menudo resultará demasiado pesada para aquellos que han de sobrevivir, tanto que sus madres no los reconocerán...

Todos los ojos están fijos en la carta, allí donde asoma la cinta azul, en Narvick, en el centro de una gran mancha roja; zona sobresaturada de fuego antiaéreo.

En el despacho del jefe de informaciones, Max habla por teléfono con el mariscal del Aire Hoops —"Hoppy" para sus pilotos—, que ha querido impartirle personalmente sus últimas instrucciones.

Los pilotos aguzan el oído, pero no escuchan nada más que algunos:

—*Yes, Sir, yes, Sir... Yes, Sir.*

Y ahora, en medio del silencio, Max sube al estrado. Ya se ha acostumbrado a esta ceremonia, pero no obstante tiene la impresión de saltar el muro de otro mundo cada vez que asciende lentamente los escalones.

Todavía faltan tres misiones, y luego partirá al reposo, como desean sus jefes y el general de Gaulle.

—*Attention, please.* Diez Mosquito, más un avión del escuadrón 235, y diez Mosquito, más un avión de reserva del escuadrón 248, deben atacar y destruir un petrolero de 6.000 toneladas anclado al fondo del fiord Romback.

"El fiord Romback es una prolongación del fiord Ofot, o fiord de Narvick, bien conocido por algunos de ustedes.

"Como la distancia a recorrer excede nuestro radio de acción normal, y dado que llevamos carga de cohetes completa, haremos escala en Sumburg, en las islas Shetland, para reabastecernos.

"El A.O.C.[1] me acaba de recalcar por teléfono toda la importancia que el Cuartel General interaliado confiere a la destrucción de este buque que transporta nafta de aviación de alta graduación octánica para los aeródromos del norte de Noruega. Como ustedes saben, la Luftwaffe dispone de doce aeródromos importantes entre Bodö y Tromsö. El plan de evacuación alemán prevé el traslado inmediato de un gran contingente de fuerzas aéreas todavía muy poderosas concentradas en Dinamarca. Si el enemigo tiene éxito en la empresa, ello significará quizá otros dos meses de lucha y la necesidad de una operación anfibia en gran escala para liberar a Noruega. Ello a su vez implicará muertes adicionales, muchas muertes...

"Para nosotros, la misión es difícil. Los Torbeaux no han querido operar en el fiord Romback, que es demasiado estrecho para ellos. Y no les faltan motivos, pues ahora desconfían de la trayectoria de los torpedos en aguas sembra-

---

[1] *Air Officer Commanding* (Oficial del Aire en Comando). *(N. del T.)*

das de témpanos. Los que recuerden el asunto del *Nüremberg* acaecido en 1942 les darán la razón. Bloqueado por los hielos del cabo Norte, el enorme crucero inmóvil era un blanco ideal, pero todos los torpedos explotaron contra los témpanos, y los alemanes deben haberse reído a mandíbula batiente contemplando los restos humeantes de cuatro Torbeaux sobre los bancos de hielo.

"Solamente nosotros somos lo suficientemente rápidos para cubrir los 70 kilómetros del fiord de Narvick sin sufrir muchos inconvenientes con el fuego antiaéreo *(we hope!)*.

"El pronóstico meteorológico no es muy brillante: habrá nieve y escarcha. En compensación, tal vez eso contribuya a disminuir la actividad de los Focke Wulf 190 de Bardufoss y de Skaaland.

"Nuestra escolta de cazas partirá directamente de Peter Head hacia el punto de reunión, en alta mar. Son los Mustang del escuadrón polaco 135; quizá nuestros amigos los yanquis hayan encontrado el tiempo demasiado escabroso.[1]

"Volaremos en formación de combate: secciones de tres y cuatro en *line abreast*. Sobre todo es preciso que no se retrasen, pues con este tiempo de perros perderán todo contacto. Los dos aviones de reserva no se excederán ciertamente en su celo. Solamente nos acompañarán hasta el punto de reunión con los cazas, y si todo anda bien podrán tomar el lugar del avión que se encuentre en dificultades. De todos modos, silencio radiotelegráfico absoluto; utilicen solamente las señales visuales.

"Una vez sobre el objetivo, *Revolver* atacará en primer término. Inmediatamente, y sólo en caso de que el blanco

---

[1] El 7 de diciembre de 1944, doce Mustang P. 51 del escuadrón 315, que escoltaban a treinta y dos Beaufighter hacia Trondheim, habían sido interceptados sobre la isla de Gossen por quince Focke Wulf 190. En el curso del combate cayeron cuatro FW contra la pérdida de dos Mustang del 315. Uno de los pilotos polacos pereció; el otro saltó en paracaídas, cayó prisionero y fué masacrado por los S.S.

no haya quedado destruído, atacará *Shark*. Las secciones *Blue* de *Revolver* y de *Shark* comprenderán una patrulla que solamente se trabará con los *flak-ships*.[1]

"Apunten sin picar demasiado, a trescientos metros de la base de las chimeneas, y sus cohetes harán impacto en la línea de flotación.

"En caso de ataque por parte de cazas enemigos, círculo defensivo, reduzcan velocidad, diez grados de alerón y cierren el viraje. Si están solos no hay más que una táctica satisfactoria: a plena potencia y las nubes, sin olvidar tampoco que tienen cuatro cañones de 20 mm. en la nariz. Úsenlos.

"Todos los observadores llevarán su navegación en forma individual a fin de poder regresar a la base por separado llegado el caso.

"¿Alguna pregunta?... Bien, eso es todo. Buena caza.

*

Para la ejecución perfecta de un ataque contra la navegación es esencial conducir a los aviones en bloque, lo cual representa un problema técnico delicado, pues los Mosquito se recalientan terriblemente al carretear en tierra. Todo embotellamiento en el extremo de la pista es una catástrofe; además, como para una misión de esta naturaleza la nafta es casi justa, apenas subidas las ruedas los aparatos toman su rumbo. Es así que todo el mundo debe poner en marcha los motores al mismo tiempo y apresurarse al carretear en el suelo.

Para complicar más aún las cosas la pista de Sumburg es muy corta, y termina al pie de una colina. Es preciso, a 3.000 revoluciones y + 16 en la admisión, 15° de *flaps*, alzar el avión y trepar antes de esperar la velocidad de seguridad de 180 millas por hora...[2]

---

[1] Buques antiaéreos. *(N. del T.)*

[2] La velocidad de seguridad es aquella a la cual un bimotor, en

Tal como estaba previsto, los tres últimos Mosquito, radiadores a 130° y vomitando humo blanco por los tubos de escape, no pudieron unirse al resto. Furiosos, los pilotos debieron cortar todo para evitar las terribles fugas internas de glicol.

11 y 25 GMT.[1] Diecinueve Mosquito, Max Guedj a la cabeza, toman sobre el Mar del Norte el rumbo 069°.

12 y 30.

Llueve a cántaros y, como un banco de marsopas fantasmas, los aviones estrechan su formación a ras de la fuerte marejada.

La nieve derretida se funde con la bruma sobre los parabrisas, y los hombres, con los nervios en tensión, inclinados hacia adelante, penan.

Velocidad de crucero económica, 220 millas por hora, 1800 revoluciones y 0 en la admisión. Los observadores manipulan las llaves de los tanques, la vista clavada en los indicadores.

A ratos el mar se confunde con la bruma en un muro movedizo y opaco en el cual los aviones se zambullen con inquietud.

Ahora Max enciende su luz inferior de reconocimiento, y los rayos se reflejan y saltan de ola en ola, atravesando las fajas blancas y húmedas que arrastran y que las alas desgarran.

Los aviones cierran aún más la formación.

Los Mosquito se abren literalmente camino en la niebla. Los gases ardientes de los escapes cortan las estelas transparentes que marcan en el aire saturado de agua, mucho después de apagarse el ruido de sus motores, el paso de la formación...

caso de falla de un motor, puede sostenerse y virar con carga completa mediante el otro motor.

1 *Greenwich Mean Time* (Hora Media de Greenwich). *(N. del T.)*

12 y 40.

Por el mal tiempo los Mustang parecen haber errado el punto de reunión.

Max hace que los dos escuadrones describan un lento y peligroso giro de 360°.

Los pilotos se crispan sobre los comandos; quedar en la estela de las hélices de un compañero a tres metros del agua helada significa muerte segura...

La maniobra de Max va a dar dos minutos adicionales al guía de los Mustang en ese juego de gallo ciego..., sin hacerse, por otra parte, demasiadas ilusiones. Con esta visibilidad horizontal reducida a apenas algunas decenas de metros, dos formaciones pueden rozarse sin verse. No hay que pretender lo imposible de un pobre piloto de caza, solo a bordo, sin navegante. ¿Cómo podrá llegar en el segundo fijado a la intersección inmaterial de dos coordenadas arbitrarias que no dejan huellas en el mar uniforme?...

Ni siquiera tiene la ayuda de la radio, pues el silencio es obligatorio; los goniómetros y las estaciones de escucha alemanas velan.

Max renuncia a esperarlos más tiempo y retoma su rumbo.

Los ojos pegados al vidrio, el observador trata de atravesar la bruma, pues la costa de Noruega se aproxima, traicionera, con sus montañas cortadas a pico sobre el mar... ¡Cuántos aparatos del Comando Costero se han estrellado así, a ciegas, contra los granitos de Skajaergaard! [1]

En eso piensan, en todos los aviones, los pilotos; pero los dedos contraídos sobre las palancas están listos a virar bruscamente a la izquierda...

12 y 47. De pronto Max rompe el silencio radiotelegráfico. Son las primeras palabras que las W.A.A.F. de los servicios Y de Wick y de Kirkwall registran en la página virgen que lleva por título:

---

[1] Así llaman los navegantes a la franja de islas que bordea la costa noruega.

Radio telephony, comunications. OPS 005718.

Grita por el micrófono.

—*Revolver leader calling. Look out for ship ahead 11 o'clock Shark Blue, sink it before it uses radio.*[1]

Es preciso hundir inmediatamente ese buque que seguramente lleva radio a bordo. Va a comunicar el rumbo y la composición de la formación al enemigo.

Hay que apresurarse. Ahora es cuando va a entrar en juego toda la maravillosa disciplina de vuelo que Max ha inculcado a sus hombres.

Automáticamente, Shark Blue 1, que todavía no ha visto a su objetivo pero que sabe su posición por el informe de su jefe, baja potencia, reduce el paso de las hélices al mínimo, vira a la derecha y entre dos nubes de lluvia distingue un pesquero grande. Sus antenas de radio están tachonadas de chispas. ¡Justo a tiempo!

El observador ha encendido el colimador con un movimiento del pulgar y seleccionado con un revés de mano un par de cohetes debajo de cada ala...

Wuuuufff... Los cuatro proyectiles se deslizan por los rieles y enfilan hacia la silueta incierta que se balancea adelante.

A la izquierda del puente, cerca del grueso mástil, se distingue algo así como una luz que parpadea como si emitiera morse. El capitán Mac Gregor, Shark Blue 1, siente un ligero golpe bajo sus pies.

Formidable desprendimiento de llamas anaranjadas reflejadas por las olas, restos, chorros de vapor...

Todo ha terminado: partido en dos, el pesquero se va a pique.

Shark Blue vira en seco a la izquierda, a plena potencia, para volver a unirse a la formación, y su compañero de sección, todavía enceguecido por la explosión, lo sigue como puede.

---

1 Guía de Revólver llama. Busquen buque en sector 11 a proa de Shark Blue; húndanlo antes de que utilice su radio.

—*Come on!* [1]

Al sacudir a su observador, que parece dormido dentro de sus correas de seguridad, Mac Gregor recibe una bocanada de sangre en pleno rostro.

La pequeña luz parpadeante era una ametralladora, y el golpe, el impacto de una ridícula bala de 7,7. Pero el proyectil ha atravesado el tanque de flúido hidráulico, para alojarse de rebote en pleno corazón del observador...

Y ya se extiende por el interior del avión el olor del flúido Girling que penetra en la garganta y desgarra las mucosas. El piloto ajusta pronto a su rostro la máscara de oxígeno y abre la llave al máximo.

Medio giro, hacia Escocia. Quizá pueda salvar al observador...

Y el Mosquito se pierde en la lejanía, rumbo al Oeste...[2]

12 y 53.

He aquí la gran muralla de rocas contra la cual el mar se estrella en formidables golpes de espuma que saltan y desaparecen entre la bruma,

—*Revolver turning port, steering zero one five.*[3]

¿Es una isla, o el territorio continental? Todos esos acantilados y esas islas noruegas se asemejan tanto, sin ningún punto de referencia valedero en medio de la tormenta.

—*Stadstsland Cape* —declara Stevens resuelto y calmo—. Después de dos años de operar en la zona ha llegado a memorizar hasta los menores detalles de la costa.

---

[1] ¡Vamos!

[2] El Shark Blue One, capitán Mac Gregor será recogido a la mañana siguiente por un torpedero de la Flota Metropolitana en las afueras de Scapa Flow. Dos días más tarde murió de congestión pulmonar en un hospital de Kirkwall. Aturdido por los vapores de flúido, apenas había tenido fuerzas para posar su Mosquito sobre el agua cerca del primer buque que distinguió. Pero por desgracia, las olas heladas del mar del Norte en enero no perdonaban...

[3] Revólver girar a babor, rumbo cero uno cinco.

Rumbo 015° hacia el Norte y los peligros del Círculo Ártico.

Las capas de lluvia —vibraciones formadas por el viento en la superficie del mar— se cubren de delgadas listas blancas.

Es la nieve, que serena a las olas fosforescentes como antiguamente el aceite de linaza que arrojaban los buques al navegar a la capa...

Viniendo del día indeciso de nuestro invierno, los aviones se deslizan insensiblemente hacia la penumbra incierta de las noches polares.

Apenas resta una hora de esta luz pálida, sin relieve. Es preciso atacar sin demora.

La bruma se levanta para dar paso a la nieve que se desplaza en sentido horizontal, espesa, dibujando una espiral arremolinada en derredor de las hélices...

Calefacción del carburador — ON [1], descongelador — ON, bomba a flúido para las hélices — ON, recalentamiento de los tubos Pitot y Venturi de los giróscopos — ON...

Junto al piloto, el observador se afana.

Pang. Crac. Crac. Pang. Los bloques de hielo desprendidos de las hélices fustigan el fuselaje de madera que resuena como la caja de un violoncelo.

—*Bloody weather.*[2]

Max no responde; prepara su plan de ataque... Shark enfilará sobre el flanco izquierdo del fiord Ofot, Revólver sobre el flanco derecho y en el medio las secciones *blue* de los dos escuadrones... Después, todo el mundo —por lo menos los que sobrevivan a diez minutos de fuego antiaéreo concentrado— reasumirá formación alrededor del faro de la isla Barroy...

—*Target ahead in ten minutes, skipper.*[3]

—Gracias.

Allá abajo, en el horizonte despejado, una línea rosada

---

1 Conectado. *(N. del T.)*

2 Maldito tiempo.

3 Blanco a proa en diez minutos, comandante.

—única mancha de color en el paisaje desesperadamente blanco y gris—. Aviones grises de vientre blanco sobre el mar gris donde caen las montañas blancas que se pierden en las nubes grises...

Es el sol que rueda sobre el banco de hielo desolado del cabo Norte.

Max recuerda. Era en julio de 1942; entonces piloteaba un Beaufighter. Durante horas, sus camaradas y él habían sobrevolado el monótono conglomerado de témpanos en busca del convoy de Murmansk dispersado por el *Tirpitz* y los Junker 88.

Veintidós buques mercantes —norteamericanos en su mayoría— de los veintiocho que componían la expedición habían sido hundidos. Los restos humeantes yacían aplastados en las masas de hielo sobre las que erraban como enloquecidos los últimos sobrevivientes...

—*Revolver and Shark aircrafts opening up. Target ahead in three minutes. Shark keep to the left, Revolver to the right. Turning-in point and rendezvous after attack Barroy Light. Good luck.*[1]

—Allá está el fiord Vest. Atención 3.000 revoluciones y + 16 en la admisión. Hélice a paso bajo. Cañones cargados. Cohetes armados...

La isla Barroy, con su faro a bandas negras y blancas, sus semáforos y la estación de radar...

También una batería de 88 mm. Tres esferas ocres aparecen de pronto precisamente encima de las nubes, doscientos metros arriba de la formación, como manchones de tinta sobre un papel secante... sin duda alarmas dadas por la defensa antiaérea.

—Las sirenas deben de aullar en Narvick y en Elvegaard.

—*Revolver and Shark, attacking.*[2]

Ahí está el gran fiord Ofot, flanqueado de montañas de

---

[1] Aviones Revólver y Shark, abrirse. Blanco a proa a tres minutos. Shark manténgase a la izquierda, Revólver a la derecha. Punto de giro y reunión después del ataque faro Barroy. Buena suerte.

[2] Revólver y Shark atacar.

quinientos metros de altura, coronadas de glaciares, que caen a pico en las aguas frías y claras sembradas de témpanos.

¿Todavía no hay fuego antiaéreo? ¡Qué milagro!...

La formación se lanza a seiscientos kilómetros por hora, rozando el flanco de las montañas. Shark a la izquierda, Revólver a la derecha, y en el medio del fiord, como un rastrillo sobrevolando el canal libre, los seis Mosquito de las secciones azules que avanzan en línea de frente...

Al pie de un amontonamiento ciclópeo de rocas congeladas bajo la nieve, los aviones Revólver rozan los restos calcinados de un torpedero alemán destruído el 13 de abril de 1940...

Súbitamente el fiord principal se alarga, como la palma de una mano cuyos dedos fueran los fiords de Herjangs, Narvick, Rombacks y Elvegaard.

Al frente Narvick, con sus techos negros, la torre de madera de su iglesia, los tablones apilados sobre los muelles de pilotes... algunos barcos pesqueros... un viejo buque de ruedas semihundido...

Todavía reina la calma.

Max recuerda las fotografías del Servicio de Informaciones. El objetivo está en el fiord Rombacks...

El fiord Rombacks, largo corredor sinuoso de mil doscientos metros, encajado entre las altas paredes de ochocientos, donde ha quedado atrapada una nube que lo techa como la marquesina de un club nocturno... bien al fondo, pegado contra un peñasco a plomo, debe de estar el petrolero.

—*Look-out, Flak.*[1]

Los Shark han girado a la derecha en dirección a la desembocadura del fiord. Max pasa como una exhalación, virando en la vertical sobre el pueblo... el cielo se llena de explosiones y de *tracers.*

Los seis Mosquito Blue se abalanzan sobre el contrator-

---

[1] Cuidado, fuego antiaéreo.

pedero grande que dispara con todas sus piezas. Inmediatamente desaparece en medio de las estelas y explosiones de los cuarenta y ocho cohetes que desgarran su casco como *si fuese de papel de seda.*

Resplandor en el cielo... graciosa parábola de una banda de humo negro, y un Mosquito se estrella. Un segundo aparato esparce sus restos incendiados sobre la ladera de la montaña a lo largo de una hilera de abetos. Un paracaídas se desprende de un tercero, cuya ala ha sido arrancada en su nacimiento por el impacto de un proyectil de 88 mm.

Una veintena de emplazamientos de artillería antiaérea perdidos entre las rocas extiende una verdadera red de luz por el valle. Los copos de los proyectiles de 20 mm. despliegan un tapiz blanco en derredor de los aviones que zigzaguean enloquecidos entre los rosarios luminosos...

Los dos Speerbrechers y los Sans-Souci [1] fondeados en cuadro y presentando sus baterías bloquean la entrada al fiord. Es preciso pasar entre sus fuegos cruzados.

Entre ellos, los *flak-ships* tienen sesenta tubos de 20 mm. y veintidós de 37 mm... muralla enceguecedora trenzada por quinientos proyectiles explosivos por segundo, contra la cual se destrozan los aviones.

Un Mosquito, probablemente alcanzado en la rampa de cohetes, explota a diez metros de altura sobre un escolta y lo cubre con una napa de nafta inflamada. Las municiones estibadas sobre el puente explotan masacrando a los sirvientes de las piezas de artillería antiaérea.

El avión siguiente, apuntando al azar en medio de la hoguera, deja caer su salva de cohetes que trituran al pequeño navío...

Es un infierno en cuyas paredes rocosas repercuten los ecos. El fuego antiaéreo y el aullido de los motores desprenden aludes que ruedan en cascada por las pendientes hasta el mar... rugido sordo de la naturaleza que se rebela contra el estrépito causado por los hombres.

---

[1] Probablemente no eran Sans-Souci, sino escoltas tipo M, sin duda M. 402 y M. 471, según los archivos alemanes.

Pero de pronto, he aquí que una nota diferente interviene en el tumulto. Es el ronquido metálico e irregular de los motores B. M. W...

Veinte Focke Wulf 190 desembocan en Bjervick. Procedentes del aeródromo de Bardufoss, se han internado en el valle por debajo de las nubes y a setecientos kilómetros por hora caen sobre los Mosquito atrapados en el fiord...

Max está a la cabeza. Codo con codo con su observador, haciendo oscilar al Mosquito de una a otra ala, han logrado franquear indemnes la barrera de los *flak-ships*.

Muy al fondo del fiord, formando con la montaña un solo bloque, está el gran petrolero camuflado con listas blancas y negras. Alargado, su casco sobresaliendo apenas del agua, chimenea bien en popa, está embutido en los témpanos... su silueta se recorta precisa y encuadrada en el colimador.

Golpes de los topes de los cuatro cañones cuyas culatas se mueven bajo los pies como pistones de locomotoras... Max espera estar a quemarropa para lanzar los cohetes. Mientras tanto, para neutralizar el fuego antiaéreo dispara, y sus proyectiles de 20 mm. silban, rebotando sobre el hielo, bordando un collar de explosiones sobre el casco...

—*Rockets ON — the whole lot.*[1]

Stevens, el observador, crispado sobre su asiento —testigo pasivo a merced de la habilidad de su piloto— arma la salva completa de ocho cohetes... equivalente a la andanada de un crucero de diez mil toneladas.

Max se inclina aún más hacia adelante en dirección al colimador y sus ojos semicerrados se endurecen... roza el gatillo.

En el momento exacto en que va a disparar, su Mosquito salta de pronto lateralmente como lanzado por una catapulta, sacudido por una explosión formidable. Por ins-

[1] Armar cohetes. Todos.

tinto, a pesar del dolor atroz que siente en el estómago, Max tira de la palanca con todas sus fuerzas... el casco... los mástiles... las rocas... los abetos, todo lo que salta a su vista.

El avión enfila brutalmente hacia las nubes, que lo engullen.

Max domina la deriva del aparato que resbala. En efecto, por encima de la espalda del observador desplomado, distingue que el motor derecho vomita llamas a través de sus capotajes arrancados.

Max sufre, además del dolor de su herida, la agonía del mortal pilotaje sin visibilidad entre las nubes erizadas de montañas. Los giróscopos y el horizonte artificial desordenados durante un instante por la explosión vuelven a actuar... el avión vibra peligrosamente... calma... hélice derecha en bandera... extinguidores... siempre este dolor desgarrador y la sangre caliente que corre a lo largo de sus piernas, bajo los pantalones.

De pronto aparece el cielo azul sobre el lecho compacto de nubes.

El observador está muerto; la cabina, el tablero de instrumentos, las palancas, los vidrios, están teñidos de sangre, que ha salpicado todo.

—¡A no desmayarse! ¡Sobre todo no desmayarse!

Giro a la izquierda... 180°...

El fuego se ha extinguido, y el motor derecho despide espuma sucia de sus chapas dislocadas.

¿Qué ocurre debajo de las nubes?

Con intervalos, algunos proyectiles de la defensa antiaérea atraviesan la capa blanca y siembran explosiones oscuras que parecen incongruentes en esta calma absurda...

Pero los cohetes siguen en sus rieles. Qué tentación en medio de ese vértigo... volver por encima de esas nubes... en esa calma, hasta Escocia... esperar que el radiocompás indique tierra... saltar entonces en paracaídas...

Supo conducir bien, desde el golfo de Vizcaya hasta

Predanack, un Beaufighter con un solo motor... con más razón un Mosquito.

Sí, pero entonces la misión estaba cumplida. ¿Qué les ha ocurrido a sus aviones... y al petrolero?

Ya no hay recepción en la radio; solamente la emisión funciona.

Max ha tomado su decisión. ¡Cómo lo aleja ella de Francia!

—*Revolver leader here. I am going to make another pass.*[1]

Un vistazo al cronómetro. El mar debe de estar ahora abajo... descenso prudente en vuelo a ciegas... bien de plano en la sombra húmeda... algunas franjas de vapor acuoso más pesado y aquí está el mar, gris y en movimiento.

Giro rumbo sobre rumbo. Allá está nuevamente la isla Barroy.

Sobrepotencia —*emergency*— motor izquierdo indemne... timón de compensación regulado para aliviar el pie izquierdo que se cansa apoyado a fondo en el pedal.

Narvick. ¡Ah, no desvanecerse!

La lucidez del dolor da a todo un realce terrible... los Focke Wulf que zumban y rebotan en el fiord como avispas sobre un cantero... Mosquito en llamas que desgranan fragmentos de alas y de fuselaje sobre la nieve... columnas de humo negro que derivan sobre el agua...

¿De modo que eso es todo lo que queda de sus aviones?

En esta pequeña bahía, una charca de petróleo irisado, sembrada de restos de buques... algunos hombres con chalecos salvavidas amarillos que nadan... enormes burbujas de aire que revientan en la superficie... Más allá, un torpedero despanzurrado encallado en las rocas...

Pero queda el fuego antiaéreo que retorna, furioso como una borrasca, infranqueable.

El Mosquito perseguido por cuatro Focke Wulf de ca-

---

1 Aquí, guía Revólver. Voy a hacer otra pasada.

ñones coronados de relámpagos secos roza el mar. Está tan bajo que el viento de su hélice levanta una estela que se estremece sobre el agua negra picada de pequeños copos de espuma formados por los impactos de los proyectiles...

¡A no desmayarse!

Un Focke Wulf baila a veinte metros detrás del Mosquito, dispuesto a asestar el golpe de gracia, y dispara a quemarropa. Los proyectiles destrozan el fuselaje y golpean como martillazos en el blindaje dorsal del asiento de Max...

Todavía mil metros... a no desmayarse y resistir otros quinientos metros... el otro motor está ahora a su vez envuelto en llamas, que corroen el larguero de madera...

Una esquirla ha decapitado el colimador. Ahora va a ser preciso largar los cohetes a cincuenta metros para no errar.

El Mosquito oscila sobre su trayectoria como un hombre que tropieza; ahora otro Focke Wulf dispara, y sus proyectiles explotan sobre el avión y también sobre el petrolero que se agranda.

Chorro de fuego... los ocho cohetes caen como saetas que perforan las chapas del casco y el revestimiento de los tanques...

El trueno de la explosión al repercutir en el fiord es tan formidable que los habitantes de Narvick huyen aterrados por las calles creyendo que la montaña se desmorona.

Los noruegos encontrarán un guinche del buque alemán en el valle vecino, a dos kilómetros del lugar de la explosión.

Pero el Mosquito se ha zambullido en el río de fuego que ha incendiado los abetos a todo lo largo de las laderas en un radio de varios centenares de metros...

*

Vuelve a nevar, y los copos están negros de hollín.

Cuatro Mosquito, cuatro tripulaciones con los nervios destrozados, luchan por regresar a la base... en la noche ártica que cae... negra también, sin estrellas.

¡Cuatro Mosquito de diecinueve!

—¡Adiós, Max!

*

...Tal es la historia de Max Guedj.

Era uno más entre esos "mercenarios emigrados" de las Fuerzas Aéreas Francesas Libres, lo mismo que Mouchotte, Maridor, Labouchère, Fayolle, Pijeaud, Schloesig... ¿No es cierto, señor general Giraud?

Nuestra historia rica en actos de heroísmo no cuenta sin embargo con una figura de calidad tal que pueda atreverse a tocarlo.

¡Pobre gran Max, si hubiera podido saber que su madre y su hija serían expulsadas de su hogar en 1946! ¡Si hubiera podido saber que la restitución de sus bienes —fruto de veinte años de trabajo de su padre— saqueados al amparo de abyectas leyes raciales impuestas por el enemigo, les sería negada por la justicia de Francia por razones de oportunidad política!

Si hubiera sabido...

¡Oh, lo sé! Era mejor así: partir sin saber, con la hermosa Fe.

Por otra parte, aun conociendo el porvenir, igual habría cumplido con su deber, hasta el fin, como el jefe magnífico que era.

Que nuestros compatriotas, al oír pronunciar su nombre, se inclinen muy bajo.

Que recuerden que los ingleses de la R. A. F., que no tenían las mismas razones que nosotros para hacerlo, le han rendido a menudo este homenaje.

Es lo menos que se debe al más grande de los héroes de la aviación francesa de 1939-1945...

Hector Bolitho, dramaturgo y escritor inglés muy popular, movilizado durante la guerra por el servicio histórico del Comando Costero, ha publicado en su libro *Task for Coastal Command* [1] un ajustado retrato de Max Guedj (págs. 177 y siguientes):

"Este francés es uno de los más audaces entre todos nuestros pilotos más audaces. Sus hazañas han creado una leyenda.

"Obtener de él algún dato sobre los ataques que tan brillantemente ha llevado es tan difícil como abrir una ostra con las manos desnudas.

"Pero como también yo soy arrogante, he decidido no descorazonarme; no se dirá que después de veinte años de periodismo uno de mis interlocutores deja una página blanca en mis cuartillas.

"Cuando sea viejo y caritativo con los escritores mostrará un día las páginas que he escrito sobre él en la Histoire du Coastal Command *a sus nietos, y ellos lo respetarán más aún.*

"Desde el día 'J' en particular ha transformado el trabajo de los cohetes en verdadero cuerpo a cuerpo con los buques alemanes a pesar del fuego antiaéreo. Ha perseguido a la Kriegsmarine [2] *hasta el fondo de los estuarios y de las radas del golfo de Vizcaya con la fría persistencia intelectual que le es característica.*

"Este tipo de bárbaro patriotismo impersonal que impulsa a un francés de tal grado de cultura a combatir de ese modo revela la espléndida fuerza de voluntad que se encuentra en el corazón de Francia, una vez raspada la superficie para eliminar las vacilaciones de los políticos y el cinismo sofisticado de una cierta categoría de franceses...

"Una vez más traté de hacerle hablar, pero él me contempló con ojos que decían:

---

[1] Tarea para el Comando Costero. *(N. del T.)*

[2] Marina de Guerra. *(N. del T.)*

"—Estoy seguro de mí mismo. Mi espíritu es frío y afilado como una hoja de afeitar nueva y no te diré nada. Soy cortés porque soy un caballero, pero también quiero que comprendas que desde hace mucho tiempo he aprendido a dirigir mi corazón con mi cabeza, y es inútil probar en mí todos tus trucos de periodista profesional.

"Llené los diez minutos de mi interview *haciendo yo mismo el gasto de la conversación, señal de que estaba vencido. Y eso, también él lo sabía.*

"La dulzura extraña de sus ojos negros y brillantes no interferirá ciertamente en su autoridad. Al nacer había recibido del cielo ese raro privilegio de saber que siempre tenía razón, y era verdad. Era el más perfecto espécimen de lo que en tiempo de guerra se llama un 'jefe nato'. Esto se revelaba en su andar y en su voz.

"Lo que su talento le deparará en tiempo de paz es tema que me fascina. En tiempo de guerra hay un lugar para esos herederos de César cuyo valor moral aterra al común de los mortales.

"¡Cómo me agradaría poder volver a encontrar a este piloto francés dentro de diez años, y ver hasta qué alturas su increíble fuerza de voluntad lo ha llevado!..."

He querido tráducir palabra por palabra estos comentarios de Bolitho, sin tratar de adaptarlos a nuestro idioma. De este modo, creo, ese magnífico retrato conserva todo su vigor.

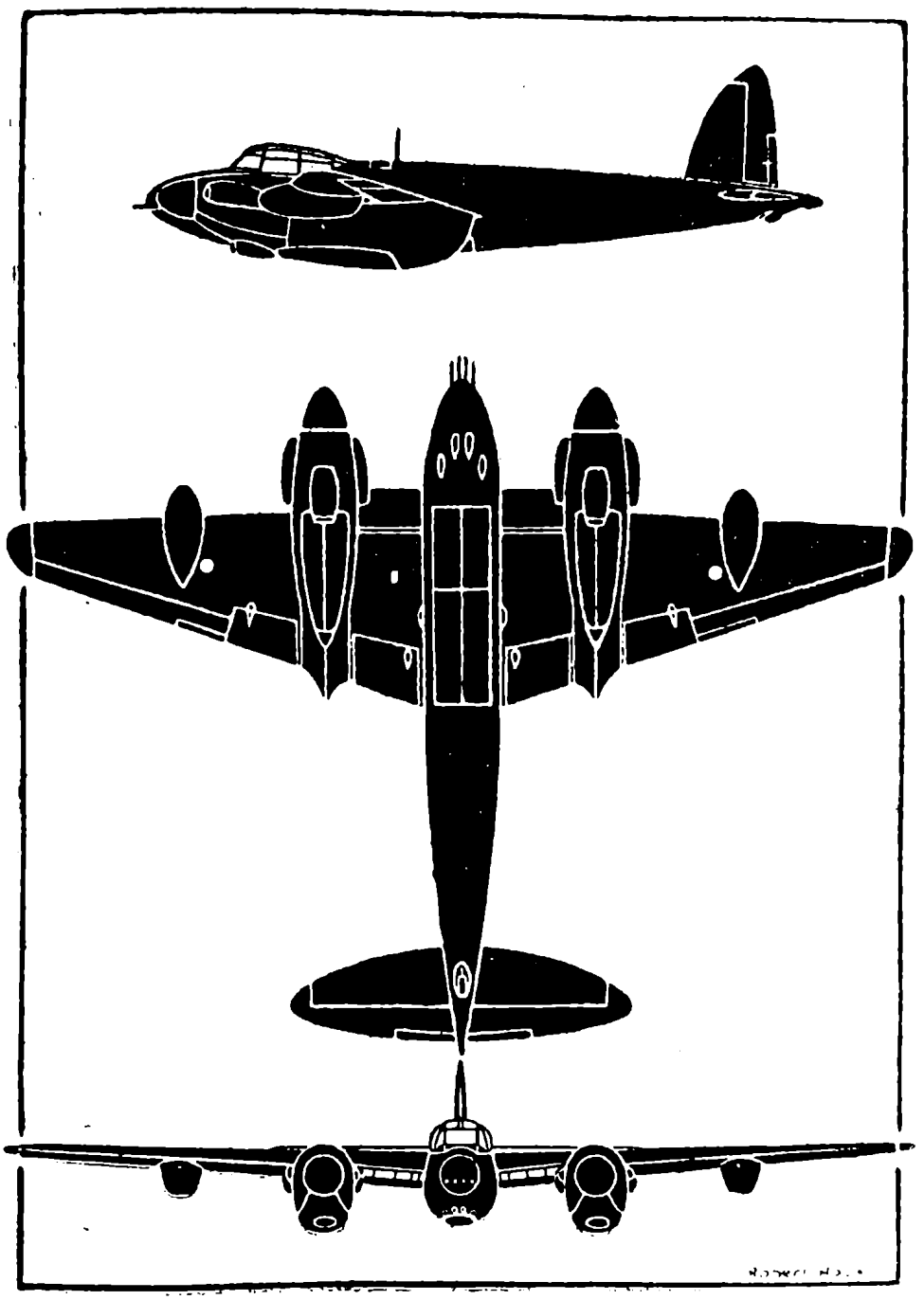
Es muy difícil ser profeta en su tierra: raros son los franceses que conocen su nombre.

En su número del 1º de febrero de 1945 la revista *Flight* ha publicado una página en homenaje a seis grandes "ases" del Comando Costero. Allí se ven, rodeando el escudo del Comando Costero, los retratos de:

Vicecomodoro G. D. Sise, D. S. O., D. F. C. y Barra; comodoro Honorable Max Aitken, D. S. O., D. F. C. y Barra; vicecomodoro Aitkinson, D. S. O., D. F. C. El vicecomodoro australiano Mac Donnell, D. S. O., D. F. C., comandante

Pritchard, D. F. C., y finalmente el comandante "Maurice" D. S. O., D. F. C. y Barra...

De ese modo, muchachos como Max Guedj han reconstruído a los ojos de nuestros aliados nuestro prestigio militar.



EL MOSQUITO

NOTA SOBRE EL MOSQUITO

En 1938 la casa De Havilland, queriendo hacer una entrada notable en el mercado aeronáutico británico, decidió construir a sus expensas, sin ninguna orden oficial —y hasta en contra del consejo de los expertos de la R. A. F.—, un bombardero ultrarrápido desarmado.

Tal era la gran teoría de Ernst Udet, y la Luftwaffe debería pagar un precio muy elevado, en los dos primeros años de la guerra, por este profundo error.

De Havilland, mientras tanto, debía tener éxito allí donde todos los demás constructores del mundo habían fracasado. El Mosquito volaría más alto y más rápido que la mayoría de los cazas enemigos que se le podían oponer.

Verdadera obra de arte aeronáutica, el Mosquito era un avión revolucionario desde la punta del timón de dirección hasta el extremo de los alerones. Estaba construído con laminillas de balsa y de abedul, sus largueros eran de madera terciada encolada a presión y sus alas y su fuselaje estaban recubiertos de tela barnizada. En esa época, solamente el arsenal de Villacoublay osó defender las posibilidades del monocoque de madera. Dos motores Rolls Royce Merlin debían propulsar el prototipo a más de seiscientos kilómetros por hora. Biplaza, el piloto y el observador estaban alojados lado a lado como en la parte delantera de un automóvil, y gozaban de visibilidad perfecta.

Apenas terminados el proyecto, los cálculos y los ensayos de túnel, el Ministerio del Aire británico se rindió ante

la evidencia. Geoffrey De Havilland y C. C. Walker se habían sacado la grande.

—Un avión feo resulta a veces conveniente, pero un avión gracioso siempre vuela maravillosamente bien — me dijo un día en Hatfield, John, hermano de Geoffrey, que hallaría la muerte en 1943 ensayando un Mosquito...[1]

El Mosquito era en efecto de una gracia y una belleza tales que quitaban el aliento. Solamente el Messerschmitt 262 tenía líneas comparables, pero era más agresivo, más brutal, más vicioso de aspecto; en una palabra, más germánico.

Fué en Cranwell donde vi mi primer Mosquito. Era el prototipo W.4055 de reconocimiento fotográfico. Bloqueado por el mal tiempo se vió obligado a posar acrobáticamente en nuestra pista de escuela. Dorso gris pálido, vientre azul plata, se deslizaba entre las napas de lluvia que se desplomaban de un cielo de plomo, como una trucha remontando sin esfuerzo la avenida de un torrente.

Mojándose, los alumnos agrupados sobre el pasto en derredor de la sala de guardia estaban fascinados. Esa misma noche tres de ellos pidieron ser trasladados a bimotores...

El Mosquito había salido tan airoso de las pruebas, que, aún antes de su primer vuelo, la R. A. F. encargó una versión de reconocimiento fotográfico y una versión de caza diurno-nocturno.

La versión de bombardeo realizó su primer vuelo el 25 de noviembre de 1940, el caza el 15 de mayo de 1941 y el avión de reconocimiento el 10 de junio de 1941.

El 20 de setiembre de 1941 el prototipo llevó a cabo con éxito, a plena luz del día, una difícil misión fotográfica entre Brest-La Pallice-Burdeos pasando de regreso por París. El mismo Geoffrey De Havilland había empuñado los comandos, y a pesar de ser perseguido por tres Messersch-

---

1 Geoffrey De Havilland también se mataría ensayando, en 1947, el ala voladora supersónica DM 108.

mitt 109 logró fácilmente distanciarlos a siete mil metros de altura.

La versión de caza era de maniobrabilidad asombrosa. Con un motor detenido, hélice en bandera, cuatro cañones y cuatro ametralladoras en la nariz, dos mil quinientos litros de nafta en sus tanques, el Mosquito F Marca II ejecutaba sin dificultad un tonel lento inmediatamente a continuación del despegue.

Dos años más tarde, más de mil Mosquito de tipos diversos operaban en la R. A. F. Cuatro grupos de ellos bombardearon cotidianamente, día y noche, a Berlín; cada avión llevaba una bomba de dos toneladas. En trescientas veinte incursiones perdieron solamente doce aparatos.

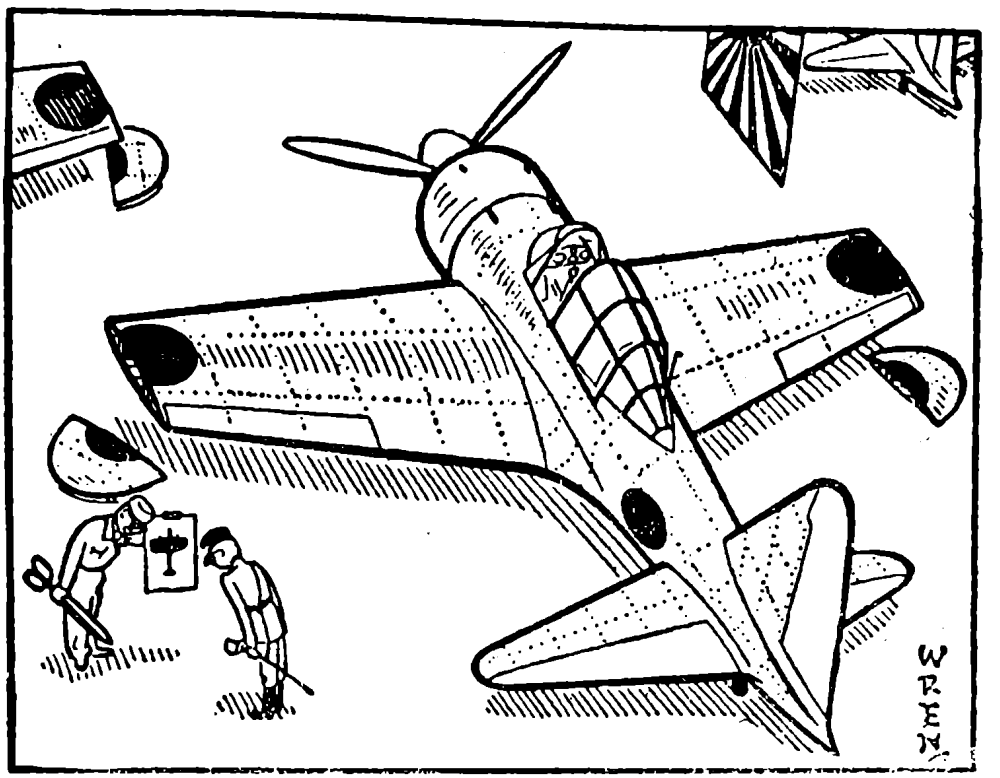
No obstante todos sus esfuerzos, los alemanes jamás lograron atrapar a los Mosquito que mantenían a Berlín en estado de alerta perpetuo. Y los desgastes de la capital enemiga no eran solamente de orden psicológico. Baste recordar que el Mosquito, con dos hombres y dos motores, transportaba hasta el corazón de Alemania quinientos kilos más que la Fortaleza Volante, a trescientos kilómetros por hora más de velocidad...

Fué sobre todo en vuelos diurnos a altura mínima donde los Mosquito bombarderos realizaron misiones increíbles —en particular la destrucción de los cuarteles generales de la Gestapo en Oslo y en Copenhague, como también el célebre golpe de la prisión de Amiens— en el curso de las cuales los aviones volando a ras de los techos ubicaban literalmente sus bombas en las ventanas de los objetivos.

Cuando los Mosquito caza inauguraron en 1942-1943 la táctica de los *rangers* [1], aterrorizaron a la Luftwaffe en sus bases más lejanas. En efecto, estos pequeños bólidos lanzados a seiscientos kilómetros por hora libraban de a pares aislados una guerra de emboscada despiadada contra los aviones enemigos. Este trabajo de caza libre era la

---

[1] Incursores. *(N. del T.)*



Despreciable Spitfire, tiene las alas mochas,
Así nace, del Zeke, el cercenado Hamp,
El Honorable Japonés se mantiene al minuto,
En lo cual tiene, sin duda, un futuro magnífico.

Los pilotos habían adoptado la costumbre de componer versos jocosos sobre los aviones japoneses, ilustrados por el inimitable caricaturista de aviones Wren, del *Aeroplane...*

Aquí, la víctima es el Hamp, el Zero de alas recortadas.

forma de guerra aérea más excitante, reminiscencia de la de los escurridizos corsarios de otrora.

El mismo Surcouf se hubiese sentido orgulloso de poder firmar un informe de combate tal como el presentado por el comandante australiano Scherf, D. S. O., el 23 de setiembre de 1943:

"Despegamos a las 14 y 15 en equipo de dos Mosquito; el otro aparato piloteado por el comandante Cleveland.

"Rumbo sobre Alemania del Norte a través del Báltico.

"Sobre el mar distinguí un avión. Era un Dornier. Nos había visto, y las estelas negras de sus colectores de escape indicaban que volaba a sobrepotencia. Lo alcancé, no obstante, sin dificultad: una ráfaga de cuatro cañones y cayó al mar.

"Atravesamos la costa alemana en Kubitzer, al norte de Rostock, y poco después nos cruzamos con dos Junker 87. Viré tras uno de ellos mientras Cleveland perseguía al otro. Mis dos primeras ráfagas erraron el blanco que efectuaba giros muy cerrados, con 60° de corrección, pero la tercera hizo impacto y el Stuka, entrando en vuelo invertido, se incendió y cayó.

"Siguiendo la costa, algo más al Sur, vimos un aeródromo en derredor del cual volaban varios aviones. Un Heinkel 177 hacía su aproximación para el aterrizaje. No queriendo verme obligado a atravesar el aeródromo a causa del fuego antiaéreo, lo ataqué de frente, por debajo. El avión enemigo se abatió sobre la bahía, envuelto en llamas.

"Eran las 15 y 52.

"Cuando viraba, vi a Cleveland a la caza de un bimotor Junker 88. Sus proyectiles arrancaban trozos del avión enemigo, que largaba humo. No pude ver el resultado final, pues en ese momento descubrí a dos Dornier 18 anclados en una caleta. Piqué sobre ellos. El primero explotó y se hundió, pero para mi pesar el segundo resistió tres ráfagas.

"Entonces comenzó el fuego antiaéreo, y me alejé a ras de las dunas, encontrándome precisamente debajo de

dos Junker 88 que volaban en formación. El primero voló por los aires, pero cuando atacaba al segundo, una batería antiaérea de piezas automáticas de 20 mm. disparó contra mí y me alcanzó, arrancando uno de mis tanques suplementarios y averiando mi timón de dirección. Tras regular las compensaciones de los timones enfilé a plena potencia contra el segundo aparato Junkers JU-88 y logré derribarlo.

"Mientras se sucedían todos esos acontecimientos perdí a Cleveland de vista, y volví a tomar el rumbo de Inglaterra.

"Después de volar veinte minutos sobre el mar distinguí a Cleveland y me uní a él, que volaba con dificultad con un solo motor que fallaba visiblemente. Tras establecer contacto radiotelefónico me dijo haber derribado dos aviones en el aire y destruído un tercero en tierra. Me pidió que escribiera a su mujer, Jeanie, y que le advirtiera que no podía regresar a Inglaterra. Antes que arriesgarse a caer prisionero, iba a correr el riesgo de llegar a Suecia.

"Dije adiós a Cleveland y le deseé buena suerte.

"Más tarde me crucé con un convoy naval alemán y disparé el resto de mis municiones sobre un rastreador. El fuego antiaéreo era nutrido y mi observador resultó alcanzado por una esquirla en el riñón derecho.

"Precisamente al norte de Heligoland, el sol me daba en los ojos y no pude esquivar una bandada de gaviotas. Veintisiete pájaros quedaron atrapados y causaron daños considerables: antena de radio arrancada, motor izquierdo detenido, alerón izquierdo bloqueado, todos los vidrios delanteros de la cabina rotos y nosotros cubiertos de sangre y de plumas.

"A las 18 y 45, con un motor, nos posamos en nuestra base de partida.

"Reclamo la confirmación de cinco victorias aéreas y de un avión destruído en tierra, lo mismo que en nombre del comandante Cleveland, D. F. C., dos victorias aéreas y un avión destruído en tierra."

¡Qué cuadro de caza!

A comienzos del año 1944, el Comando Costero de la Real Fuerza Aérea comenzó a reemplazar a cierto número de unidades de Beaufighter por Mosquito.

La mayoría de estos Mosquito estaban equipados con dos rampas de cuatro cohetes de veintisiete kilos cada uno y de cuatro cañones de 20 mm. Los ocho cohetes tenían la potencia de impacto de ocho proyectiles de 155, o sea el equivalente a la andanada de un crucero de 10.000 toneladas. Eran aparatos así equipados los que comandaba Max Guedj.

En otros Mosquito se conservaron solamente cuatro ametralladoras, y para reemplazar a los cuatro cañones de 20 mm. se montó en la nariz un cañón antitanque de seis libras (57 mm.), y bajo las alas se colocaron dos grandes tanques suplementarios que duplicaban el radio de acción.

Uno de estos Mosquito libró a lo largo de las costas de España un verdadero duelo de artillería con un torpedero alemán. Manteniéndose siempre a más de dos mil metros del buque enemigo, y por ende fuera del alcance de las piezas antiaéreas de 20 mm., el Mosquito disparó cincuenta proyectiles perforantes, treinta y ocho de los cuales dieron en el blanco. Casco, calderas y turbinas perforadas, el torpedero se vió obligado a detenerse, blanco indefenso, y a la mañana siguiente fué hundido con bombas por dos Liberator polacos del Comando Costero alertados.

El Mosquito tipo XVI medía 16,52 m. de envergadura, 13,57 m. de largo y 42 metros cuadrados de superficie alar. Pesaba alrededor de once toneladas con carga y estaba propulsado por los 3.200 CV de dos Rolls Royce Merlin a seiscientos noventa y cinco kilómetros por hora, a 8.200 metros de altura. Su techo era de 11.000 metros con carga y su autonomía de casi 4.000 kilómetros.

Eran características notables.

En 1943, cuatro Mosquito fueron transformados en aviones civiles con las insignias de la British European Airways, con tres cuchetas en el compartimiento de bombas. Estos aparatos han cumplido un servicio regular entre Londres

y Estocolmo llevando el correo diplomático y pasajeros importantes sobre Europa ocupada. Estos aviones estaban, evidentemente, desarmados.

Solamente uno de esos Mosquito fué interceptado, en febrero de 1944. Sobre Dinamarca, el correo fué atrapado por varios Messerschmitt 163, cazas armados con cohetes. El piloto sabía que sus adversarios tenían carburante para apenas algunas decenas de segundos y que, si no lo derribaban en diez minutos, podría escapar. Se entregó a una fantasía desenfrenada, y sus pasajeros, que se habían despertado sobresaltados, embotados por el frío, fueron arrojados de un lado a otro en el fuselaje como pelotas de *ping pong*. Finalmente se lanzó en una picada a muerte, a velocidad de ruptura. Dos de los tres pasajeros sufrieron la rotura del tímpano por la compresión, y el tercero —un diplomático inglés amigo mío recientemente enviado a Asia Menor— juró por todos los dioses que no volvería a pisar jamás un avión. Por otra parte ha cumplido su palabra, no olvidando sin embargo que, como tantos otros, debía una vela al Mosquito.

Capítulo Noveno

BAJO EL SIGNO DEL VIENTO DIVINO

La historia de los *kamikase* [1] —aviones suicidas japoneses— debía dar una nota medieval de grandiosidad singular y brutal a la campaña aeronaval del Pacífico de 1944-45.

Es en el folklore japonés donde hay que buscar el origen de esta palabra, en la poesía sencilla y exaltada de una canción de gesta oriental.

En 1223 la invasión de los mogoles conducidos por Kublai-Khan se volcó sobre China, que quedó sumergida como bajo un tifón.

Los espías del cruel tártaro pronto le hablaron sobre los volcanes de laderas cubiertas de nieve y sobre los jardines de flores maravillosas de las islas de Yasukina, país de la belleza serena y de la paz.

En 1275 las flotas de todos los juncos reunidos en los ríos, en los estuarios y en las costas transportaron a los temibles guerreros hasta Formosa. Y cuando el humo de los incendios se hubo disipado, ante los ojos del conquistador se dibujaron en el horizonte las islas azules...

En 1281 la flota de invasión que navegaba a toda vela hacia el Japón fué dispersada y aniquilada por el huracán sagrado desencadenado por Tenshi, el hijo del Cielo. El archipiélago del Nipón estaba salvado...

---

[1] La denominación de *kamikase* era la de uso más común, y casi la única utilizada por los aliados. Los japoneses, no obstante, emplearon también otros términos para designar las escuadrillas especiales: *Tokkotai, Shinshu, Kamiwashi.* Los aviadores de Formosa empleaban el término *Makoto* y los de la isla Kyushiu la palabra *Shimbu,* que significa valeroso.

Kamikase. ¡El viento divino!

Este nombre haría una entrada trágica en el vocabulario de las fuerzas navales aliadas en la época del desembarco de Leyte, en el otoño de 1944.

Bajo este nombre se constituyeron las escuadrillas especiales de voluntarios de la muerte: voluntarios para estrellarse con sus aviones cargados de bombas sobre los buques norteamericanos.

En esta guerra de armas técnicas modernas, de operaciones anfibias complejas que ponían en juego todos los recursos de la ciencia, del radar, y ya de las primeras armas teleguiadas, los informes sobre los *kamikase* fueron al principio objeto de incredulidad cortés y también algo inquieta...

Nuestra conciencia de civilizados podía admitir el sacrificio total en su forma más noble, en una acción rápida, de desenlace imprevisto, en un paroxismo de sufrimiento o de desesperación: Max Guedj en Noruega; el teniente Kenan, que gravemente herido estrelló su caza contra el torpedo que iba a hacer impacto en su portaaviones; Delattre el 11 de mayo de 1940...

A veces hasta podía tratarse de misiones desesperadas a las cuales los pilotos partían con la casi certeza de no poder regresar —los Fairey Battle en Maëstricht en 1940, por ejemplo—, pero en el curso de las cuales el elemento de la suerte o de la habilidad suprema podía trastrocar las normas no obstante rígidas de las probabilidades. Y estoy seguro de que en el corazón de los voluntarios ardía siempre en esos momentos —pálida quizá, pero muy viva— la llama de esta esperanza.

También hemos visto el impulso generoso y heroico del hombre que cubre al jefe con su cuerpo para recibir la bala que no le estaba destinada: el gesto de Maridor lanzando a su Spitfire XIV contra la V-1 que picaba sobre un hospital; el gesto de Thomas Manser, V C.[1], al per-

[1] *Victory Cross*: Cruz de la Victoria. *(N. del T.)*

manecer en los comandos de su Stirling en llamas para permitir que la tripulación saltase en paracaídas...

Por el contrario, el mecanismo psicológico de la monstruosa sangre fría, del desapego absoluto y del desprecio total hacia la muerte evidenciado por los *kamikase* es difícil de comprender para el espíritu de un europeo. ¡Con más razón para un norteamericano!

No sólo es demasiado fácil —sino además totalmente erróneo— incluir una acción de esa índole en la categoría de un vago "fatalismo oriental". Esta actitud que presta voluntarios a los japoneses se opone hasta al principio de los cuerpos especiales de la aviación imperial, puesto que el *kamikase* es por lo contrario el instrumento que va a quebrantar destinos y que debe destrozar la lógica implacable de las reglas militares.

En la guerra, el fatalismo es pasivo. Los japoneses han sabido demostrarnos el valor en la pasividad resignada de las tropas que sufrieron la devastación originada por los bombardeos en los atolones del Pacífico. El tonelaje de explosivo lanzado en una semana sobre ciertas posiciones de Tarawa, de día y de noche, tornaba irrisorios los martilleos más demoledores de la artillería en Verdún; y, sin embargo, las tropas de asalto tropezaban con una resistencia fanática. Un soldado europeo normal hubiese perdido la razón y toda voluntad de combatir.

¿Cuál es entonces la razón? ¿Cómo puede ser?

La explicación es bastante difícil.

El Sintoísmo —religión nacional japonesa— había sido restablecido en toda su pompa por el Mikado en la época de la restauración. Era partiendo de cosmogonías legendarias que se afirmaba la divinidad del Mikado y, por consecuencia lógica, de su pueblo y de su Imperio...

Esta mística exaltada, sublimada en el *Bushido* —credo del guerrero— respondía a las aspiraciones de los *samurais* y de las clases militares japonesas.

El *Hakko Ishui* —la unión de los ocho rincones del mundo

bajo un mismo techo—, política de imperialismo sagrado, fué una consecuencia directa.

El lugar del guerrero, que se sacrificaba por sus órdenes, estaba en la jerarquía divina precisada por un código de honor complejo.

Una moral organizada con la base de una dedicación ciega e incondicional a la patria, encarnada en la persona del emperador, forzosamente debía tener sus fanáticos.

Así, cuando los militares japoneses debieron rendirse ante la evidencia de la superioridad material de los norteamericanos, y cuando la esperanza de ofrecer al Mikado el imperio absoluto del Pacífico comenzaba a desmoronarse, la regla del *Bushido* les impuso el suicidio. Solamente el *harakiri* podía borrar sus faltas y salvar el honor.

La idea de los *kamikase* tomó cuerpo entonces, a principios del año 1944.

En los orígenes de esta creación —contrariamente a lo que la propaganda aliada nos hizo creer en esa época— se encuentran sobre todo japoneses de la cultura más elevada, y ciertamente había más entusiasmo por esta arma en los círculos de los oficiales superiores y la élite sobreviviente de la aviación activa que en los del piloto movilizado de las clases medias.

El *harakiri* y las demás formas de suicidio ritual no eran por otra parte más que el atributo de los nobles y las clases dirigentes.

Fué así como el *kamikase* se convirtió en una forma "utilitaria" del *harakiri*, transplantado a la aviación imperial. Por otra parte, es preciso convenir en que los jefes de una raza que concibiera al *Yamato* [1] o al Zero habían sopesado exactamente el valor práctico de los aviones suicidas. Fueron los primeros en dar el ejemplo.

[1] El *Yamato* y su gemelo el *Musashi* eran los dos buques de guerra más poderosos del mundo; más aún que el *Tirpitz* o el *Birmarck*. Desplazaban 75.000 toneladas (el *Richelieu* desplaza alrededor de 38.000), daban 30 nudos y estaban armados con 9 piezas de 403, más una artillería secundaria formidable. Ambos fueron hundidos por ataques de aviones.

Ya no era el filósofo griego que bebía la cicuta, o el general romano vencido arrojándose sobre su espada. Era el soldado que salvaba no solamente la apariencia y el honor, sino que además aportaba el beneficio de su acto al servicio de su país. El gesto simbólico del *Bushido* se tornó en arma espantosa puesta en acción sin demora.

*

El 17 de mayo de 1944 el mayor Katushige Takata, piloto del Ejército Imperial, ejecutó en Biak la primera misión *kamikase* deliberada. Lanzando a su caza Zero 52 contra un torpedero norteamericano, mató 23 hombres y provocó la pérdida del buque por efecto de los incendios.

Días más tarde, un oficial de la aviación naval, el teniente Kobi, estrelló en el océano Índico contra el costado de un portaaviones británico a su bimotor Betty, llevando dos torpedos con los detonadores armados...

Con anterioridad se habían presentado casos aislados —especialmente en las batallas navales de Guadalcanal— en los que pilotos de aviones en llamas o con averías demasiado serias para que les permitieran regresar a la base se habían precipitado sobre buques norteamericanos. Pero se trataba de accesos de ira y odio y no de una operación minuciosamente estudiada antes de partir.

La idea de los *kamikase* inflamó la opinión pública en el Japón. Cuidadosamente alimentado por la propaganda, este entusiasmo alcanzó proporciones alarmantes a nuestros ojos.

Los candidatos eran prácticamente deificados en vida, y se concedían pensiones importantes y títulos honoríficos a sus descendientes. Ataviados con trajes de ceremonia blancos o negros [1], purificados por las invocaciones a los dioses, la cabeza cuidadosamente afeitada, se incorporaban,

1 Estas vestiduras eran blancas con una flor de cerezo rosada de cinco pétalos bordada en la espalda para la marina; y negras con un dragón verde y oro bordado para el ejército.

luego de ser objeto de una verdadera veneración popular, a las unidades especiales.

En julio de 1944 se formaron diecisiete escuadrillas, equipada cada una con doce aviones monoplazas de caza Zero 52 que transportaban dos bombas de 250 kilos aseguradas debajo de las alas. Catorce de estas unidades —pertenecientes en su mayoría a la aviación naval— fueron enviadas a las Filipinas, amenazadas por invasión enemiga. Vía Singapur, descendieron cerca de las islas de la Sonda, para instalarse finalmente en los aeródromos de Dulag, Tacloban y Tolosa, en Leyte.

La ocasión no se hizo esperar. El 13 de octubre la flota norteamericana, a las órdenes del almirante Halsey, entraba en el golfo de Leyte por los estrechos de Surigao. Al alba del 14 de octubre, el vicealmirante Masabumi Arima condujo personalmente tres escuadrillas de *kamikase* al ataque. Una hora más tarde estallaba contra la cubierta del portaaviones *Hornet*, mientras sus treinta y cinco pilotos se repartían los demás buques. ¡Y había para elegir!

Cuando todo hubo terminado, una vez estrellado el último avión y disparado el postrer proyectil de las piezas antiaéreas, el *Hornet* se alejó trabajosamente hasta quedar fuera de alcance, y tuvo que ser retirado momentáneamente de las operaciones. Los portaaviones *Franklin* y *Hancock* habían sido alcanzados, con numerosos muertos a bordo, al igual que el crucero *Rheno*. Tres transportes de tropas y el crucero *Houston* se hundieron...[1]

A fines del año 1944 las catorce escuadrillas habían cumplido su misión con un buen éxito notable.

---

1 Los *kamikase* también atacaron las superfortalezas norteamericanas que bombardeaban el Japón. Felizmente para las tripulaciones estadounidenses el enemigo no seguía esta táctica con regularidad, pues cada vez significaba la muerte segura para la tripulación. Ciertamente la moral de los aviadores no habría podido resistir mucho tiempo, y los raros ataques *kamikase*, lo mismo que la difusión de las noticias, ya tenían efectos deplorables.

El 21 de noviembre, por ejemplo, Radio Tokio anunció que los *kamikase* iban a impedir que el crucero-insignia *Nashville*, a bordo del cual viajaba el estado mayor de Mac Arthur, abandonara las aguas de las Filipinas...

El 13 de diciembre, un *kamikase* aislado y hábil, indiferente al fuego concentrado de las piezas antiaéreas de toda la escuadra, identificó tranquilamente su objetivo y se lanzó sobre el puente del *Nashville* a 900 kilómetros por hora, matando a 127 hombres e hiriendo otros 163. El almirante Strubble escapó por milagro —lanzado contra una porta por la explosión, sólo sufrió la fractura de una costilla—, pero el general Drunkel y los coroneles Muthe y Monrisey quedaron fuera de combate.

La operación contra el convoy naval de Lingayen estuvo a cargo de las cuatro últimas escuadrillas que llegaron a la zona mezcladas con bombarderos ortodoxos. En la confusión y dispersión del fuego de defensa que siguió, cinco buques zozobraron, veinticinco resultaron con averías serias y cuarenta y dos con daños leves, con un total de 1.600 soldados y marinos norteamericanos muertos.

Era terrible, y la marina norteamericana perdió parte de la confianza en su propia maestría, que comenzara a recuperar después de las últimas batallas navales. La censura recibió órdenes draconianas al efecto de ocultar los resultados al Japón a cualquier precio.

Desgraciadamente, en estas islas malayas incontrolables, cubiertas de espesa jungla, los espías a sueldo pululaban; pronto Tokio estuvo bien informada.

Los japoneses se desenfrenaron.

Sobre los aeródromos de la isla de Kyushiu —la más meridional de las grandes islas que forman el Japón propiamente dicho— comenzaron a acumularse los aviones suicidas. Y, no contentos con utilizar solamente a los aviones de caza o de bombardeo clásicos, decidieron crear una máquina especial. Así nació el *Jinrai*, o Baka.[1]

[1] *Jinrai* u *Oka*, que significan "trueno", eran los nombres japoneses de estas máquinas. Los norteamericanos las llamaron

Se trataba de un avión monoplaza en miniatura, propulsado por cohete a una velocidad de hasta 1.000 kilómetros por hora, que llevaba en la nariz una tonelada de explosivo ultrademoledor. Diseñado por el capitán de corbeta ingeniero naval Niki, esta bomba voladora piloteada era transportada hasta unos cuarenta kilómetros del objetivo —o sea fuera del alcance de la defensa antiaérea— por un avión-madre. Prácticamente invulnerable a causa de su velocidad, esta máquina ponzoñosa podía provocar daños terroríficos.

Muy pronto tendrían los norteamericanos oportunidad de juzgar los efectos.

Última etapa antes de la invasión del territorio metropolitano japonés, la importancia estratégica de la isla de Okinawa justificaba bien cualquier sacrificio.

En el ínterin, tras el golpe de Iwo Jima en febrero de 1945 —insignificante islote de algunos kilómetros de diámetro, para la captura del cual los infantes de marina tuvieron que perder 20.616 hombres en veinticuatro días—, el estado mayor norteamericano había decidido hacer las cosas en grande.

Una armada formidable —318 buques de guerra y 1.119 mercantes que transportaban 548.000 hombres— se presentó en la mañana del 1º de abril frente a esta isla, más pequeña que el departamento del Sena.

Tras ochenta y dos días de lucha de ferocidad espantosa, Okinawa sucumbía. Pero durante este período los *kamikase* habían logrado los resultados siguientes:

33 buques de guerra hundidos, entre ellos portaaviones y cruceros.
57 transportes de tropas perdidas.
223 buques averiados.
12.260 muertos.
33.769 heridos.

Baka, es decir "locura", y fué con este segundo nombre que se conoció principalmente al *Jinrai*.

Los japoneses debían perder en esta batalla 2.702 aviones, comunes y suicidas. Los Baka —la mayoría de los cuales se encontraba afortunadamente en la misma Okinawa— fueron utilizados por primera vez en el ataque en masa del 12 de abril. De 38 enviados, 13 alcanzaron y destruyeron su objetivo.

Sumergida bajo este alud, la marina norteamericana envió S. O. S. desesperados, pidiendo con urgencia municiones especiales de defensa antiaérea y tubos antiaéreos de 40 mm. y de 20 mm. de recambio. Decenas de toneladas de proyectiles livianos equipados con espoletas de proximidad [1] partieron de los Estados Unidos por avión a fin de detener la catástrofe.

La batalla no hacía, en efecto, más que comenzar. Okinawa, ocupada, se convirtió en el punto de partida para el desembarco en el Japón. Allí se concentraron millares de buques y se depositaron millares de toneladas de material...

Los *kamikase* —en julio de 1945 había más de 2.000 distribuídos en los treinta y tres aeródromos principales de Kyushiu— prosiguieron sus ataques cotidianos contra este enorme blanco al cual llegaban todos los golpes.

A fin de limitar los desgastes, los norteamericanos erigieron un dispositivo de seguridad colosal. Se rodeó a la isla de un centenar de torpederos [2] equipados con radares

[1] Las espoletas de proximidad eran espoletas de defensa antiaérea que contenían un minúsculo transmisor de radio. Cuando las ondas tocaban un objetivo dentro de un radio de 30 metros, el proyectil explotaba automáticamente. Las primeras fueron utilizadas sobre Londres en la época de la batalla de las V-1. Este dispositivo permitió obtener resultados notables con la defensa antiaérea y más tarde hasta contra objetivos impulsados por cohete.

[2] Catorce de ellos fueron hundidos y 42 muy seriamente averiados por los *kamikase*. Solamente el torpedero *Laffey* sufrió 84 ataques en el mismo día, fué alcanzado dos veces, destruyó 23 aviones y maniobró para eludir al resto. Al cabo de dos días, unos cincuenta hombres de su tripulación tuvieron que ser evacuados bajo los efectos de graves ataques de nervios, muy justificados por cierto.

que daban la alerta a 625 aviones de caza y 7.400 piezas antiaéreas controladas por 140 estaciones centrales de radar.

Bajo esta sombrilla de acero, los preparativos continuaron...

*

El 6 de agosto de 1945 a la 1 y 45 de la mañana, la Superfortaleza B. 29 número 44-86292 despegaba del aeródromo de Tinián. Su piloto, el teniente coronel aviador Paul Tibbets, había bautizado al gran cuadrimotor "Enola Gay" en honor de su madre.

A las 8 y 15, el avión aislado, sin escolta de cazas, abrió las puertas de su compartimiento de bombas especialmente arreglado. Una masa oscura, alargada, aminorada su velocidad por un paracaídas pequeño, descendió en espiral por el firmamento asoleado de verano...[1]

Era la primera bomba atómica, que caía sobre Hiroshima.

*

9 de agosto de 1945.

La gran base aeronaval de Omura —la más antigua y también la más importante de Kyushiu, pues sus aviones protegían los astilleros navales de Sasebo y Nagasaki— no es más que un montón de escombros.

---

[1] La bomba atómica destruyó por completo alrededor de diez kilómetros cuadrados del centro de Hiroshima, y mató aproximadamente a 105.000 de sus 245.000 habitantes; casi todo el resto sufrió heridas o quemaduras de uno u otro tipo. De los 205 médicos de la ciudad 197 perecieron, lo mismo que 1.654 enfermeros, de los 1.780. Sólo tres hospitales, de los 46 que existían, quedaron en estado de alojar algunos enfermos. De 79.000 casas, 68.000 fueron destruídas o quedaron inhabitables. ¡Qué horror!

La bomba atómica lanzada sobre Nagasaki el 9 de agosto a las 11 de la mañana causó menos víctimas (alrededor de 43.000 muertos). Esta bomba difería de la primera en que la de Hiroshima era detonada por una cápsula barométrica a una cierta altura sobre la ciudad, mientras que la segunda tenía un detonador clásico de contacto.

Sobre el aeródromo sembrado de bombas apenas si se puede descubrir el diseño de las cinco grandes pistas en forma de estrella por el color de los cráteres. En todas partes son marrones, aureolas de tierra roja; en el emplazamiento de las pistas son grises, salpicadas de placas claras de hormigón desprendido.

Carcasas de aviones arden: Zero, Norm, Sally, Nick de nariz fina, Jack panzones, Hellen de perfil atormentado...[1] Fuselajes deshechos, costillas de duraluminio segadas por las balas de los aviones de hostigamiento, trenes de aterrizaje despedazados, vísceras ennegrecidas de motores calcinados, llamado patético de las hélices retorcidas, masas cuajadas de aluminio fundido que han roído la hierba amarillenta bajo las alas caídas...

Una niebla de pesado hollín de petróleo que deriva hacia el mar cubre este osario de aviones.

Los hangares y los talleres han sido arrasados y sus restos esparcidos a lo lejos por el soplo de las bombas...

Sin embargo los hombres han sobrevivido al cataclismo. Hormiguean atareados —recuperando piezas de entre los restos—: desentierran cajas de munición de sus escondites cuidadosamente tapizados de hierbas secas, hacen rodar barriles de nafta entre los incendios...

En los cimientos abiertos de la torre de control, recubiertos de tela impermeable camuflada, se ha preparado una habitación. En un ángulo se ve una larga antena de radio telescópica, flanqueada por una chimenea improvisada de la que surge un delgado hilo de humo.

Cuatro hombres están allí en silencio.

El primero, en cuclillas, aviva con rápidos movimientos de abanico un pequeño fuego de carbón de leña, y vigila la cocción de albóndigas de salmón que un segundo hom-

---

[1] Hellen y Sally, bimotores de bombardeo. Norm, hidroavión anfibio de caza. Nick, único caza japonés equipado con motor en línea (Daimler Benz construído bajo licencia), y Jack, caza muy veloz, panzón, parecido al Brewster Búffalo.

bre, arrodillado sobre los peldaños de la escalera, forma entre sus dedos.

En el suelo, latas vacías de conservas de pescado, algunas botellas de *saki* descorchadas, colillas de cigarrillos. En la pared, colgados de clavos, algunos trajes de vuelo manchados de aceite, cascos y máscaras de oxígeno.

Sentados espalda contra espalda sobre el borde de una mesa cubierta de cartas navales, otros dos escuchan Radio Tokio.

"...Hiroshima... muertos demasiado numerosos para contarlos... habitantes quemados vivos en las calles o aplastados bajo casas derrumbadas... imposible distinguir los muertos de los heridos y menos aún identificarlos... paz honorable... aparato nuevo y fuego del cielo... paz honorable... paz honorable..." [1]

La transmisión es mala, la voz del locutor se corta por las interferencias, pero el sentido está claro. Es un llamado a la capitulación.

El hombre más próximo extiende el brazo y cierra el aparato; luego vuelve junto a su compañero. Con los labios apretados, este último juega distraído con su sable de *samurai;* extrae la hoja brillante de la vaina de laca oscura y vuelve a introducirla con un golpe seco de la palma enguantada...

Ambos visten el uniforme negro de la Marina Imperial, con el pantalón adornado simplemente por un galón bordado de seda negra que corre a lo largo de la costura. En el cuello de la sobria chaqueta, uno lleva una estrella de oro: es el contraalmirante Ugaki, comandante de la quinta flota aérea. El otro ostenta dos: es el vicealmirante Fukada, comandante del destacamento móvil número 1 de la aviación naval.[2]

---

[1] Tales fueron los términos de la segunda transmisión de Radio Tokio anunciando la explosión de la bomba atómica en Hiroshima. La primera fué difundida el 8 de agosto a las 9 y la segunda a las 9 y 30 del 9 de agosto.

[2] Estos dos almirantes japoneses no son personajes imaginarios,

Sus unidades están ahora dispersas sin control posible por los aeródromos devastados de la isla de Kyushiu, y ellos están ahí, en ese refugio, jefes desesperados de comandos desmenuzados.

El momento ha llegado. Durante los últimos meses a menudo han discutido fríamente la situación bebiendo el té verde. No les queda más que una salida honorable...

Mirándose a los ojos, largamente, sin decir una palabra, según la tradición de las despedidas entre hermanos de armas, se saludan inclinándose mucho. A continuación intercambian sus sables después de haber bajado la guarnición de marfil, y se saludan una vez más.

¡Qué lejos están los tiempos felices en que, jóvenes cadetes de la Marina Imperial, dividían todas las noches al mundo y lo ofrecían a su emperador!

Una orden concisa, un puntapié a los carbones ardientes, salida rápida de los dos asistentes por la escalera...

Afuera, ruido de botas y de carreras, gritos...

Los dos almirantes vuelven a sentarse, cara a cara esta vez, y con la cabeza baja, los brazos cruzados, meditan en silencio.

*

De todos lados, en el aeródromo centenares de hombres convergen hacia la pequeña ruta que conduce a los acantilados en los que se arman, sobre el vacío, aparejos y cabrias.

Bajan balanceándose los peldaños horadados en la piedra. Allá abajo, las aguas tranquilas del golfo de Sasebo van a morir sobre una vasta playa de suave gradiente.

Con rápidos golpes de escoba apartan los pocos centímetros de arena cuidadosamente esparcida que disimulan una larga pista de planchas.

---

y las circunstancias de la misión por ellos efectuada son rigurosamente exactas en todos los detalles. Estos últimos provienen de documentos oficiales de la marina norteamericana, de interrogatorios de prisioneros, y de los archivos de la aviación naval imperial japonesa.

Descorridas, las redes de camuflaje que cubren a trechos las rocas dejan al descubierto cavernas horadadas por la erosión al pie de los acantilados. Allí jugaban otrora los cuervos marinos. Ahora, agrandadas a golpes de pico y de dinamita por los pequeños e industriosos hombres amarillos, encierran algunos preciosos aviones rescatados.

Arrastrados trabajosamente por hombres bañados en sudor, salen dos Betty. Las ruedas se entierran en la arena, y el cielo bajo, tormentoso, flota sobre un calor pesado de verano, cargado de electricidad...

Al punto los mecánicos ponen en marcha los motores. No hay baterías de arranque; utilizan un curioso sistema de cuerdas enrolladas en los bujes de las hélices, de las cuales tres hombres tiran simultánea y bruscamente. Bien mantenidos, los dos Kassei 21 hablan de inmediato, levantando nubes de arena que corroen la pintura de los empenajes como si fueran papel de esmeril.

Las tripulaciones llegan. Los pilotos, trabados sus movimientos por sus chaquetas de piel de carnero, llevan ambos anteojos de vidrios gruesos de miope.

Un tractor liliputiense emerge de un túnel arrastrando dos remolques. Sobre cada uno de ellos hay un Jinrai, cuidadosamente colocado sobre una cuna acolchada. Los armeros traen en zorras los cilindros que contienen una tonelada de T. N. T.[1] cada uno, y con ayuda de un aparejo montado en el tractor colocan las cargas en su lugar en la nariz de los aparatos. Los cinco detonadores se atornillan cuidadosamente y el conjunto se recubre con un capotaje aerodinámico.

El aceite de los motores está caliente, y se los detiene. Se hace deslizar a los Jinrai entre las patas del tren de aterrizaje bajo el vientre de los Betty.

Todo está listo; en el lugar hay alrededor de un millar de hombres que rodean a los aviones, los ojos fijos en la escalinata tallada en el acantilado.

---

[1] Trinitrotolueno, o más comúnmente trotil. *(N. del T.)*

Los almirantes Ugaki y Fukada bajan lentamente los escalones. Ugaki se ha colocado sobre el uniforme una larga túnica blanca cuyas mangas amplias están levantadas hasta el codo. En la espalda lleva bordada una flor de cerezo rosada de cinco pétalos (la misma flor está pintada sobre el fuselaje de los dos Jinrai). Fukada sólo lleva una especie de muceta blanca echada sobre los hombros, y con las dos manos aprieta contra su pecho un sable de *samurai*...

Son exactamente las 11 y 2.

Con los brazos cruzados, todos hacen una profunda reverencia para saludar a los dos oficiales, y en ese preciso instante un relámpago refulgente desgarra el cielo, tan poderoso que las nubes vibran iluminadas durante mucho tiempo después.

Ante estos hombres espantados, que se enderezan de golpe, enterrados sus pies en la arena, se eleva allende la bahía, detrás de las colinas verdes, un prodigioso pilar de llamas. Grande como una montaña, se interna en línea recta en el cielo.

Y saben que al pie de esa tromba resplandeciente que trepa arrancando borbotones de vapores blancos y rosados está Nagasaki.

Cuatro truenos, terribles, que ruedan de una a otra colina como un terremoto... del acantilado se desprenden piedras.

Como avivada por un abanico gigantesco, una borrasca, amortiguada, sin embargo, por la distancia, agita y azota las aguas de un solo impulso formando bandas de espuma sobre la bahía.

Cabezas siempre renovadas de un monstruo, enormes bolas de fuego se expanden, e impulsadas por el chorro de llamas ascienden perdiéndose en las nubes efervescentes. Y otras nacen, se hinchan, se desvanecen a su vez...

El cielo sombrío pesa ahora como un bloque de plomo, excepto allá abajo, donde la monstruosa aurora boreal de los incendios de Nagasaki lo eleva.

Todo ha sido tan rápido, tan irreal, que los hombres están clavados en su lugar; y quedarían así indefinidamente, petrificados de horror. Pero un silbato anima los grupos, y los hombres regresan a sus puestos sin demora, volviendo empero la cabeza hacia el Sur a cada paso...

Tras un postrer abrazo, los almirantes, ayudados por los mecánicos respetuosos, se instalan en las estrechas cabinas de los Jinrai. Ajustan las correas de seguridad, y los mecánicos cierran cuidadosamente las caparazones transparentes sobre sus cabezas.

Se introducen dos ganchos en los anillos que flanquean la cabina, y las cabrias levantan a tirones el torpedo volador y lo aseguran al fuselaje donde cuatro tirantes de acero lo mantienen rígido en su lugar.

Ugaki, encerrado en su féretro de aluminio y *plexiglass* pulido —aislado ya de los hombres y de la tierra—, está sumido en la oscuridad, pues la cabina del Jinrai calza ajustadamente en el compartimiento de bombas del bimotor. Los dos delgados timones del aparato, como manos, se aplican al vientre redondo y frío del Betty. Las voces de afuera, apagadas a través de las paredes, parecen ultraterrenas, y solamente sus nervios perciben el encadenamiento de las operaciones de partida.

Siente las sacudidas que repercuten en el fuselaje cuando la tripulación sube a bordo.

La puerta, al abrirse, ilumina un instante el compartimiento de bombas en el que los cables y las tuberías de cobre se cruzan y entrecruzan como entrañas pegadas a la caja torácica revestida de duraluminio...

Estremecimiento de los motores que se ponen en marcha, vibración sonora de las antenas del radar por efecto de las revoluciones de la hélice.

Apoyando su mejilla contra el *plexiglass* moldeado, Ugaki puede echar una ojeada hacia abajo. No ve otra cosa que las planchas y el suelo que oscila a merced de las flexiones suaves de los amortiguadores del tren de aterrizaje.

Rechinar de frenos, luego otra frenada para alinearse

en el eje. Los espasmos de los motores a régimen moderado son absorbidos finalmente por el ciclón de los tres mil caballos, y el Betty se encabrita.

Como está suspendido algo detrás del centro de gravedad, siente —ampliados— los golpes de los pedales del piloto que corrige las desviaciones. Chorros de arena hacen rechinar los embriones del Jinrai...

El despegue es lento: hay viento de través. El avión salta sobre una rueda cojeando, en rebotes torpes. Llega un momento en que Ugaki se inquieta —no por él, pues él ya no existe, sino por el significado de su muerte—. Un accidente significaría, ahora, el fracaso de la misión y un sacrificio inútil.

El vaivén cesa —cabeceo ebrio del aparato que busca su equilibrio—. Sensación de hundirse cuando el aire se escapa bajo los alerones que se elevan.

Temblor de las ruedas que se retraen sin dejar de girar, y el avión liberado inicia los movimientos de vaivén del vuelo. Las frágiles chapas se estremecen al paso del aire...

Ahora viene la espera. Al cabo de aproximadamente ciento cincuenta minutos verá encenderse el indicador verde —¡prepárate!—, luego el indicador rojo guiñará a su vez, y lo lanzarán frente al enemigo. Hasta ese momento permanecerá crispado, aislado, cara a cara con sus pensamientos.

Solamente las agujas fosforescentes de su cronómetro, lentas, desesperadamente lentas, le hablan del mundo exterior...

Son las 11 y 50. Despegando de una de las tres pistas de Kumamoto, dos Saiun [1] han debido reunirse con los dos Betty. Pertenecen a las 18ª flotilla, y llevan cada uno un torpedo de 22 pulgadas. ¿Quiénes los pilotean? Los

---

1 El *Saiun* —nombre-código aliado "Myrt"— era el Nakajima C6 N1, triplaza veloz de reconocimiento y torpedero (aviación naval). *Saiun* significa "la nube multicolor".

oficiales han debido jugar a los dados el honor de participar en esta misión.

Mediodía. Los archipiélagos de Hondo, encaje de basalto sembrado sobre el mar de China, donde los juncos multicolores y los *sampanes* de velas de paja de los pescadores se deslizan a la luz de las aguas claras.

Pena punzante por la vida, pronto reprimida...

12 y 10. Eso debe ser la bahía de Kagoshima, de arenas movedizas estriadas de empalizadas a las cuales se aferran las ostras perlíferas pacientemente cultivadas. Aguas sucias y amarillas en las que nadan las rayas gigantes concebidas por los demonios del Mar.

12 y 15. Sobre el aeródromo de Kanoya, revoloteando como buitres en las trepadas, la escolta de cazas Shidden [1] trepa a fin de unírseles y protegerlos hasta Okinawa. ¿Cuántos aviones intactos habrán podido reunir? Doce quizá...

Luego, horas de vuelo interminables. El calambre que se anuda en los muslos. El oxígeno que es preciso economizar, pues la reserva no es grande y casi no hay presión; en Omura no había dispositivos para volver a cargar los botellones después del bombardeo.

El frío, también, a través del uniforme de paño delgado.

Abajo ya no hay nada que ver. El resplandor del sol sobre el mar borra todo.

El avión portador, trabado por la resistencia parásita del Jinrai, se sofoca. Ugaki siente por su balanceo amortiguado que ya han llegado al techo, alrededor de los 7.000 metros... los motores funcionan a potencia máxima, pero las frecuencias sonoras jadeantes, dolorosas en los oídos, indican que el piloto no los ha sincronizado bien.

13 y 40. Luz verde.

Pies apoyados sobre los pedales, una mano sujetando firmemente la palanca y la otra sobre la rueda de com-

---

[1] El *Shidden* —nombre-código aliado "Georges"— era el Kawanishi Ni-K2 monoplaza de caza. *Shidden* significa "el relámpago violeta".

pensación de los timones, todo el cuerpo tendido hacia adelante.

¿Qué hay bajo esa cabeza rasurada, bajo ese casco de cuero negro?

¿Odio? ¿Una rabia fría? ¿La angustia de lo desconocido?

Probablemente el vacío voluntario. Esos pensamientos que para nosotros constituyen toda nuestra vida, son accesorios para él, centrifugados a lo lejos por el mecanismo del acto que falta realizar...

13 y 41 ¡ROJO!

Caída en el vacío: crujido de los tirantes que saltan... luz deslumbrante del cielo puro.

Abatida violenta del aparato que pica de inmediato de nariz, arrastrado por su pesada carga de explosivos...

Una inclinación a la derecha y a la izquierda para tantear los comandos: el Jinrai es horriblemente inestable.

Una ojeada al pequeño tablero de instrumentos:

Indicador de velocidad: 580 kilómetros por hora...

Altímetro: 7.100 metros...

Indicador de nivel: cola alta...

Compás: Sur...

A la izquierda, la caja de selección de los cinco motores a cohete: dos bajo las alas, tres en el fuselaje.

Luego adelante, entre los dos ojos, pintada de rojo, la perilla de armado que tira hacia sí de un golpe seco. Los detonadores escondidos en la carga mortal del trinitroanisol están armados...

Una presión del pulgar sobre el botón que corona la palanca, y los cohetes de las alas se encienden.

Ugaki está pegado a su asiento, los riñones aplastados por la aceleración fulminante.

850 kilómetros por hora. Pero ya se han perdido casi mil metros de la preciosa altura...

Un vistazo en redondo. Ya lejanos, los Betty dan media vuelta. Los dos Saiun pican en la vertical encerrados dentro de la formación de los Shidden.

Abajo, el semicírculo de los torpederos del dispositivo-radar de alerta —finas agujas claras sobre el mar azul— y más lejos, en línea recta, Okinawa.

La isla maldita flota como el cuerpo ahogado de un monstruo marino, del cual sólo emerge el espinazo delgado de saurio, cruzado por cicatrices rectilíneas dibujadas por las ocho pistas de aterrizaje norteamericanas...

Al fondo se eleva el monte Kuribare, de sombrío cráter abierto, dominando la bahía de Bruckner que hierve de buques.

El ruido desgarrador de los cohetes ha alertado a las baterías de Ie Shima, pero el torpedo vuela tan rápido que las explosiones de la defensa antiaérea surgen muy detrás de la estela de fuego.

Algo a la izquierda, acompañado por copos negros de los proyectiles de 40 mm. y copos blancos de los de 20 mm., el Jinrai de Fukada se abalanza como un meteoro sobre la rada de Kyukyu...

Atrás, delgadas manchas cruciformes, los dos Saiun siguen, veloces, volando a ras de agua.

Una primera explosión —alcanzado—, luego un haz de agua cerca de un buque Liberty —errado.

El almirante Ugaki sobrevuela ya la isla. No es más que una corteza mineral calcinada, cortada por los zigzags de trincheras, tatuada con agujeros de bombas tan próximos que se superponen y se llenan mutuamente.

Ni un árbol, ni una mancha de verdor...

Las topadoras, arrastrando sus rejas de arado, obstruyen las entradas de los refugios subterráneos donde compañías enteras de soldados japoneses han quedado carbonizados por los lanzallamas...

Ya las ollas fumígenas colocadas sobre la ribera comienzan a vomitar una densa cortina protectora que el fuerte viento expande y deshila sobre la bahía de Bruckner. Pero es demasiado tarde, y la flota anclada, iluminada por los disparos de la artillería antiaérea, tiende sobre ella un escudo de explosivos y de acero.

El Jinrai, que está a apenas mil quinientos metros de altura, roza los flancos del Kuribare, en el que carcasas de tanques Sherman siguen atascadas en las coladas de lava.

He aquí por fin el objetivo.

La rada está orlada de cascos despanzurrados encallados en la costa, obra de los *kamikase*.

Los buques Liberty y los transportes de tropas están unidos por las estelas blancas de las barcazas de desembarco...

—¡Pronto, un blanco digno del sacrificio!

¿Los cruceros de chimeneas esbeltas?

¿Los buques de línea tipo *South Dakota* del fondeadero? Hay tres anclados, poderosos, bien asentados sobre sus fondos blindados...

¡Al fin! Los portaaviones, rechonchos, cuadrados, de superestructuras asimétricas.

Ugaki ha hecho su elección.

Desencadena el rugido de los tres últimos cohetes, y a mil kilómetros por hora, como un cometa que arrastra su cola de fuego, el Jinrai se lanza hacia el más grande de los portaaviones...

El anillo de acero del colimador rudimentario rodea el conglomerado de puentes y plataformas que flanquean la cubierta de vuelo...

La máquina es tan veloz que de los buques que roza como una tromba no ve más que las hileras de relámpagos de las baterías antiaéreas. Se introduce en un túnel de proyectiles trazadores y pasa entre un doble seto de *geisers* que despedazan el mar.

Ugaki afeita ahora las olas, a menos de un metro, y la masa gris que crece y se agiganta lo sobrecoge. Faltan apenas algunos metros. Hombres de trajes multicolores que corren. El chorro convergente de proyectiles disparados a quemarropa por los cuarenta tubos de 20 mm. Las líneas de remaches sobre el casco sucio. Una porta de escape que escupe justamente delante de él...

Se endereza y grita: ¡BANZAI!...[1]

Ante el sol de la muerte Ugaki no ha bajado los ojos.

A una velocidad de casi trescientos metros por segundo, el bólido ha perforado el casco y explotado en el hangar número 2 del *Savo Island.*

La deflagración ha molido literalmente, apretados los unos contra los otros, a los veinte aviones que contenía, despedazando a los hombres que trabajaban allí. Una ola de nafta ardiente ha bañado todo...

Felizmente el ascensor de los aviones estaba abajo, y los gases a presión que habrían desarticulado al buque, han escapado por la abertura.

Las bombas inundaron de espuma carbónica el hangar en llamas, y salvaron al portaaviones.

Hubo treinta y nueve muertos; en los pasadizos, los hombres quedaron tendidos por la onda explosiva.

Una vez extinguido el incendio no se encontró del Jinrai y su piloto más que la hélice de bronce del percutor, algunas chapas retorcidas y un sable de *samurai.* En la vaina aplastada, descascarada, la hoja estaba intacta...

Mientras se desarrollaba este drama, los doce Shidden habían cubierto fielmente a los dos Saiun en su picada postrera. Luego se habían preparado a plena potencia para caer de inmediato en las garras de treinta P.51 a los cuales se unieron veinticuatro P.47.

¡Cincuenta y cuatro contra doce! ¡Cómo ha girado la rueda del destino desde Batán!...

Gracias a su mayor maniobrabilidad cuatro Shidden lograron zafarse, pero los demás sucumbieron a la superioridad numérica.

Los cuatro sobrevivientes, más veloces que los P.51 reasumieron su formación sobre el mar, y en patrulla de desfile, ala con ala, se abalanzaron sobre un gran buque de carga que maniobraba para entrar en la rada de Kyukyu...

La defensa antiaérea norteamericana no disparó cre-

---

[1] ¡Viva! *(N. del T.)*

yendo que se trataba de cuatro P.47, a los cuales se parecen los Shidden.

Las 2.500 toneladas de explosivo que transportaba el buque en sus bodegas provocaron un verdadero remolino de marea...

Así terminó la última misión *kamikase* de la guerra.

*

Al día siguiente, la agencia Domei anunciaba por radio que el Japón deponía las armas según las condiciones de Postdam, con la reserva concerniente a la autoridad espiritual del emperador.

El 15 de agosto, el presidente Truman confirmaba oficialmente el fin de las hostilidades.

Más todavía que a la bomba atómica, los japoneses habían sucumbido principalmente a la aviación norteamericana —del Ejército y la Marina— en el Pacífico.

Las fuerzas aéreas norteamericanas, prácticamente destruídas por el asalto inicial, se habían reconstituído sin demora. La fuerza aérea del ejército norteamericano se elevaba el 1º de enero de 1943 a 1.622 aviones de combate y 91.600 hombres en el Pacífico. En 1944 esta cifra era de 3.174 aviones y 245.077 hombres. El 1º de enero de 1945 tenía 4.911 aviones y 402.406 hombres, para llegar finalmente el 1º de agosto de 1945 a 7.260 aviones y 467.957 hombres.

La aviación naval del Pacífico pasó en cuatro años de 127 aviones el 10 de diciembre de 1941 a 14.648 aviones el 1º de agosto de 1945.

La aviación japonesa tenía 2.520 aviones de primera línea y 78.500 hombres en enero de 1942; 3.200 aviones y 84.500 hombres en enero de 1943; 4.050 aviones y 117.000 hombres en enero de 1944; 4.150 aviones y 184.250 hombres en enero de 1945. Finalmente, el día del armisticio, le quedaban 4.600 aviones de primera línea, más alrededor de 5.000 aviones modificados para las operaciones *kamikase*.

El general Kawabe, director en el Gran Estado Mayor Imperial de las operaciones *kamikase*, se vió obligado a declarar a las comisiones de investigación norteamericanas:

"No queremos que describáis las tácticas *kamikase* con la denominación de ataques suicidas.

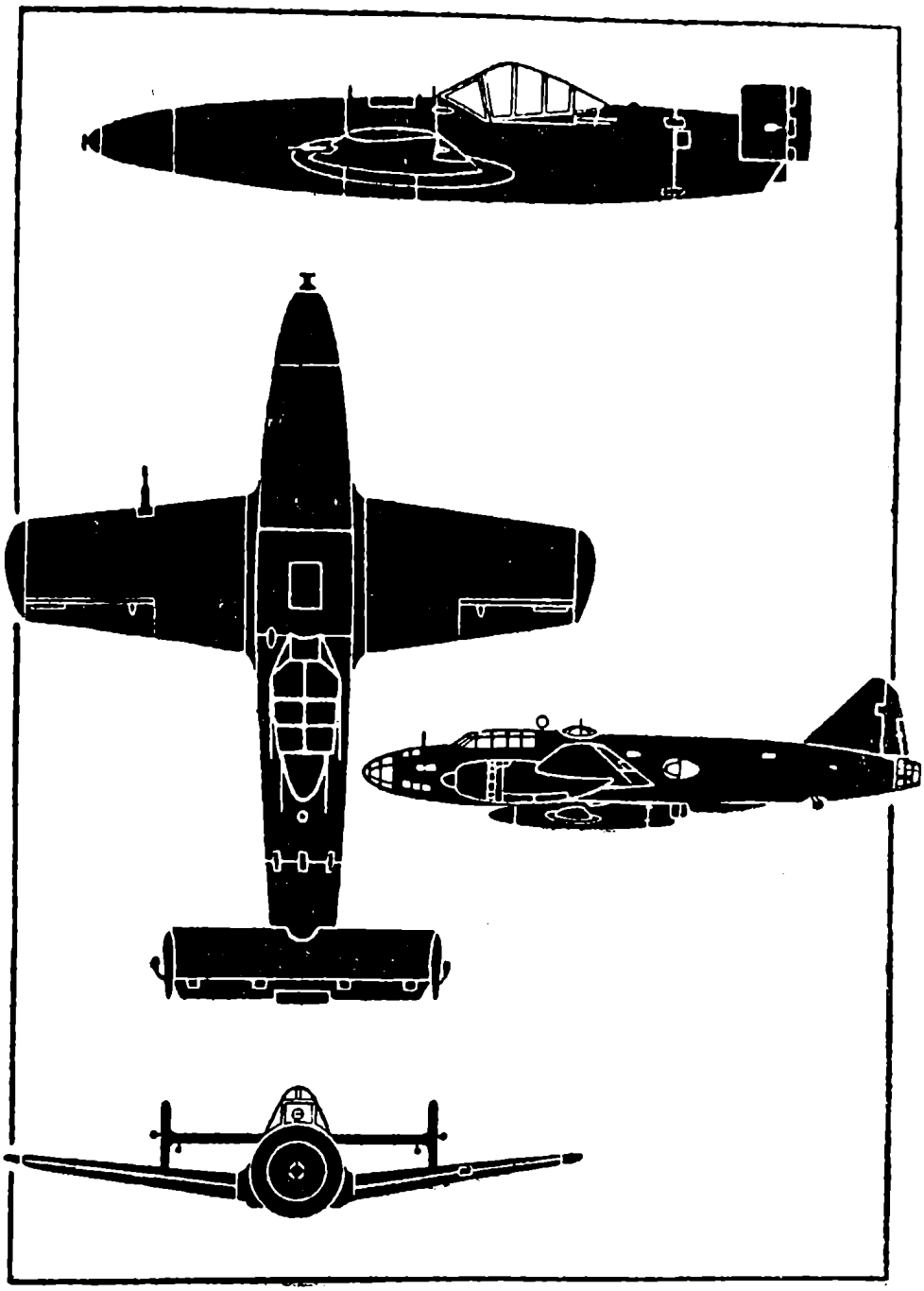
"El piloto que partía en misión se consideraba a sí mismo como una bomba que iba a destruir una unidad de la flota enemiga de su país. Era glorioso para él.

"No pienso que estos métodos nos hayan llevado especialmente a la derrota. Hasta el fin hemos creído que podríamos equilibrar vuestra fuerza material y científica con nuestras convicciones espirituales y nuestras fuerzas morales.

"Cualquiera sea la forma en que consideréis a los *kamikase*, estad seguros de que todos esos pilotos han muerto felices, en la firme convicción de que su sacrificio era un paso más hacia la victoria del Emperador."

¿Qué responder a semejante declaración —profundamente emotiva— contra la cual se estrella nuestra comprensión de europeos?

Pero, sin embargo, el 9 de agosto, los almirantes Ugaki y Fukada no murieron por la victoria. Era a la derrota a lo que no querían sobrevivir, y entonces, por primera vez, su gesto estaba por fin a nuestro alcance.



EL JINRAI - BAKA

NOTA SOBRE EL JINRAI-BAKA

En los dos extremos de la guerra, la desproporción de las fuerzas y la sombra creciente de la derrota debían impulsar a los ingenieros alemanes y japoneses a investigaciones desesperadas en el campo de las máquinas defensivas.

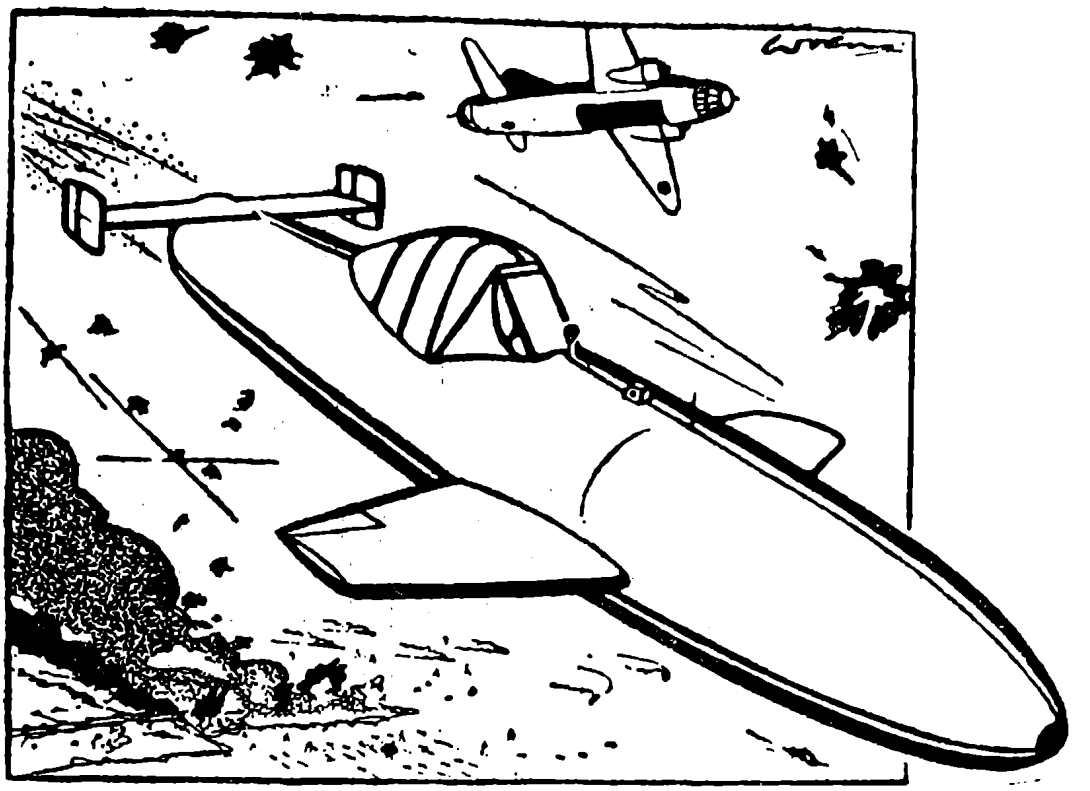
El problema alemán consistía en detener por cualquier medio a los bombarderos pesados de la R. A. F. y de la Fuerza Aérea norteamericana. Heinkel, Messerschmitt, Junker y Bachem presentaron proyectos. Se eligió el de Bachem.

La solución adoptada por la Luftwaffe nos parece, aun hoy en día, tan extraordinaria, que el examen del aparato así creado hace que cualquier piloto normalmente constituído sienta un escalofrío a lo largo de la espina dorsal.

Era el interceptor BP Natter: la "Víbora".

De cinco metros de longitud y tres metros y medio de envergadura, su superficie alar era de seis metros cuadrados. Propulsado por un cohete Walter HWK 509, que desarrollaba mil setecientos kilos de empuje durante cuatro minutos, el Natter podía alcanzar una velocidad de ochocientos kilómetros por hora trepando en la vertical y, restablecido el planeo, de mil kilómetros por hora.

Una vez introducido el piloto en la minúscula cabina, se instalaba la máquina sobre una catapulta vertical detonada por dos cohetes a pólvora. Cuando los bombarderos enemigos se encontraban a algunos kilómetros del sitio de lanzamiento, el Natter era catapultado. El piloto llegaba



Parece que Heinrich Huno
No es el único
En ejercitar un cerebro sumamente ingenioso.
De Iwo a Osaka
Johnny Jap está empleando el BAKA.
¡Por Dios, muchachos! ¡Aquí vamos de nuevo!

El sentido humorístico británico permitía a los ingleses resistir a los Baka mejor que los norteamericanos, quienes lo habían tomado por el lado trágico.

Los marinos de la división naval inglesa —la más castigada por los *Kamikase*— se repetían los versos de Wren sobre el Baka, y su dibujo adornaba todas las cámaras...

dentro del alcance al cabo de algunos segundos, apuntaba rápidamente a una Fortaleza Volante, largaba en una salva los veinte cohetes R4M alojados en la nariz de la máquina, pulverizaba en principio a su adversario, y luego oprimía un botón que detonaba dos cargas explosivas. El Natter se partía en dos trozos y el piloto era eyectado con un paracaídas, lo mismo que el cohete Walter que, provisto igualmente de un paracaídas automático, se podía así recuperar.

Era bastante enloquecedor.

El primer piloto de ensayo —¿cómo diablos podían encontrar voluntarios para conducir inventos tales?— no resistió a la aceleración y el aparato hizo un *looping* a la partida y se estrelló a 1.000 kilómetros por hora. Se le hicieron, según la expresión de honor entre los pilotos de caza, "exequias sintéticas".

El segundo fué bien lanzado, pero no logró zafar, y también murió, lo mismo que el tercero. Felizmente para el cuarto llegó el armisticio.

Los aliados capturaron una decena de Natter estropeados, y en los Estados Unidos, en el centro de ensayo de Muroc, las autoridades norteamericanas quisieron obligar a dos pilotos de prueba alemanes prisioneros a repetir el experimento. Como es de imaginar, rehusaron cortésmente, y todos los argumentos —desde la persuasión amable y las promesas, pasando por el amor propio nacional y terminando con amenazas de trabajos forzados— fracasaron. Por otra parte, esto es fácil de comprender.

Posteriormente se lanzó un Natter telecomandado que escapó fuera de control y se estrelló en la casa de un farmacéutico de Las Vegas. Los habitantes de la ciudad y la prensa protestaron enérgicamente, y eso marcó el fin del experimento Bachem...

Durante este período, en el otro confín del globo, los japoneses emprendían la construcción de un aparato aun más escalofriante a nuestros ojos civilizados y prudentes. Su problema era diferente, es verdad, pues se trataba de

detener a la marina norteamericana y de impedirle aproximarse a las costas japonesas. Era más fácil tratar de derribar una Fortaleza Volante que hundir un acorazado de 45.000 toneladas. Había que recurrir a medios extremos.

Después de haber utilizado en las misiones *kamikase* aviones clásicos provistos de bombas, era lógico —si se lo puede expresar así— llevar el asunto hasta el fin y construir máquinas especiales todavía mejor adaptadas a este deporte pavoroso. Fué así que el capitán de corbeta Niki diseñó el Jinrai —"trueno"— bomba voladora piloteada que los norteamericanos llamaron Baka, es decir "el loco". Y realmente era una locura, pero muy cuidadosamente estudiada...

A primera vista el Jinrai era un avión a reacción en miniatura, de construcción enteramente metálica, con alas bajas, doble plano de deriva y una cabina transparente semejante en todo a la del Zero plantada sobre el casco. Pero el fuselaje cilíndrico de seis metros de longitud contenía en la nariz mil kilos de T. N. T. Esta carga entraba en acción mediante cinco detonadores —uno automático accionado a hélice e instalado en la nariz, y cuatro detonadores a inercia en la masa— que el mismo piloto armaba después del lanzamiento desde el avión-madre.

Las pequeñas alas del Jinrai —cinco metros de envergadura— y la capacidad de los cinco cohetes que lo propulsaban, no le permitían cubrir por sus propios medios más que unos setenta kilómetros. En consecuencia se lo alojaba bajo el vientre de un bimotor Betty, que lo largaba a siete u ocho mil metros de altura.

Una vez encerrado en la máquina izada a medias en el compartimiento de bombas del Betty, el piloto no tenía ninguna posibilidad de salir o de cambiar de opinión.

Para controlar este pequeño bólido que alcanzaba mil kilómetros por hora en picada de 5°, con el encendido simultáneo de tres cohetes, el piloto sólo disponía de cuatro instrumentos de vuelo: un indicador de velocidad, un altí-

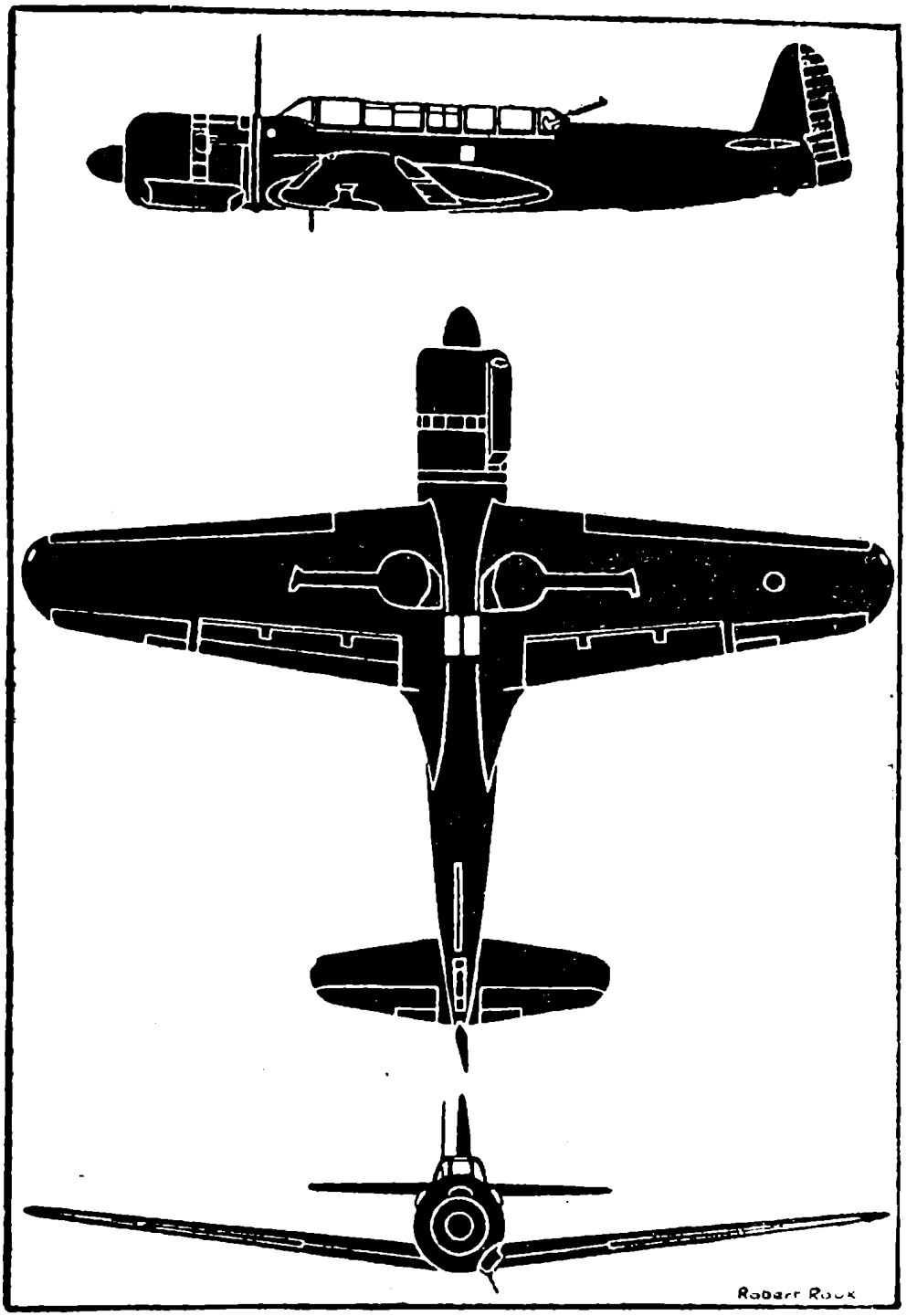
metro, un indicador de nivel para mantener el ángulo de planeo y un compás.

Las superficies de comando muy reducidas y de acción directa exigían una gran fuerza muscular para maniobrar este aparato inestable a gran velocidad. Como por otra parte el piloto apenas contaba con cinco minutos aproximadamente entre el lanzamiento y la percusión contra el objetivo para dominar la máquina, no podía confiarse el Jinrai a pilotos que no fueran experimentados. Los últimos diez kilómetros de la trayectoria, en particular, se recorrían a una velocidad próxima a la del sonido, y los fenómenos inherentes a las velocidades críticas complicaban todavía más su tarea.

Los trescientos primeros Baka construídos estaban almacenados en los hangares subterráneos de Okinawa, y los japoneses sorprendidos por el desembarco norteamericano no pudieron utilizarlos ni evacuarlos. ¡Felizmente para la Marina estadounidense!

La construcción continuó en Kyushiu, pero los días pasaban velozmente y el fin se acercaba. Sólo se utilizaron unos ciento cincuenta Baka, con una proporción bastante magra de impactos: alrededor del 30 %.

En el depósito naval de Yokusoka se encontró el prototipo de un Baka capaz de decolar por sus propios medios gracias a dos cohetes Walter y cinco cohetes de explosivo sólido.



EL SAIUN - MYRT

NOTA SOBRE EL SAIUN-MYRT

El Saiun —nombre-código norteamericano "Myrt"— era una evolución de la fórmula monomotor multiplaza rápido con base en portaaviones, en la cual se especializaba la firma Nakajima.

El Saiun —Nakajima CB NL— era un perfeccionamiento de los aviones Kate y Jill que habían actuado con bastante éxito como aviones torpederos en el transcurso de las batallas de Guadalcanal y Midway.

El Myrt, debido a su velocidad y a su enorme radio de acción, también operó como avión naval de reconocimiento lejano. Monomotor de ala baja, metálico, clásico y de líneas puras, alojaba a su tripulación en una cabina de vidrio alargada y podía transportar tres aparatos fotográficos (uno vertical entre los alvéolos de las dos ruedas del tren de aterrizaje, y dos cámaras oblicuas a la derecha del borde de retirada del ala).

El Myrt era triplaza y estaba armado con dos ametralladoras que disparaban hacia atrás para las misiones de reconocimiento, y biplaza para las de torpedeamiento. El torpedo de veintiuna pulgadas iba asegurado bajo el vientre.

Su motor en doble estrella Nakajima Homaré 21 de dieciocho cilindros desarrollaba dos mil caballos transmitidos por una hélice de cuatro palas y paso constante.

El Myrt, que medía 12.50 m. de envergadura y 11.10 m. de longitud, pesaba solamente tres toneladas y media vacío —casi seis toneladas cargado con nafta para cinco mil kilómetros de vuelo—, y a cinco mil metros de altura

su velocidad era de seiscientos treinta kilómetros por hora. Como el Grumman Wildcat no daba más que quinientos nueve y el Hellcat seiscientos diez, los cazas embarcados norteamericanos prácticamente no podían atraparlo.

El Saiun —"la nube multicolor"— era, por lo tanto, un avión muy bien logrado; con una buena tripulación resultaba eficaz.

NOTA SOBRE EL SHIDDEN-GEORGES

El Shidden ("relámpago violeta") —nombre-código norteamericano "Georges"— era contemporáneo del Saiun, y entró en servicio a fines del año 1944.

Era el más moderno de los cazas japoneses, y gradualmente reemplazó al Zero en las formaciones de caza.

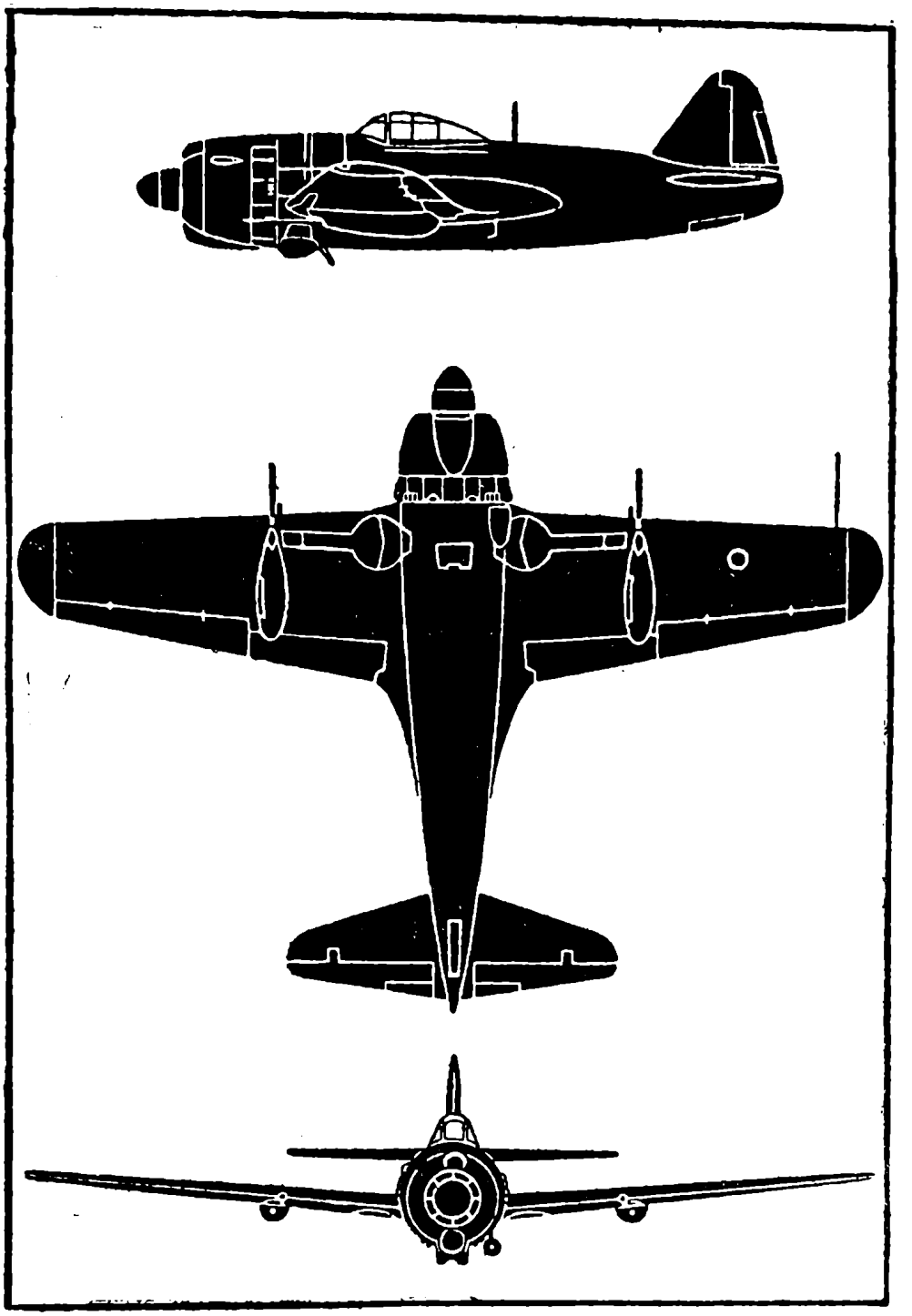
Construído por Kawanishi, su producción en serie se vió detenida por el terrible bombardeo de Kobe en enero de 1945, en el curso del cual fueron destruídas las fábricas de Naruo Hygoken Mokogun, en las que se montaba el Georges.

Éste fué un acontecimiento afortunado para los aliados, pues era una máquina formidable, con sus cuatro cañones de 20 mm. montados en las alas, sus dos ametralladoras sincronizadas, su velocidad ascensional de mil trescientos metros por minuto y sus seiscientos ochenta kilómetros por hora a seis mil metros de altura.

Con un peso de dos toneladas y media vacío, tenía un radio de giro muy reducido —360° en diez segundos— a semejanza de su predecesor, el Zero; pero, a diferencia de éste, su blindaje era apropiado y sus tanques estaban protegidos.

Su motor era una unidad Homaré 21 de dieciocho cilindros en doble estrella, compresor de dos velocidades y hélice de cuatro palas.

Medía 12 m. de envergadura y 9,07 m. de longitud, con una superficie alar muy cómoda, y por ende una carga



EL SHIDDEN - GEORGES

alar baja, ridículamente baja, garantía segura de maniobrabilidad perfecta.

A diferencia del Zero, el Georges era un caza terrestre, pues no estaba equipado para el aterrizaje en portaaviones. Este detalle muestra la forma en que la situación había evolucionado para el Japón a partir de 1942. Llevando entonces la ofensiva lejos del enemigo, a tambor batiente, los japoneses sólo tenían cazas con base en portaaviones. En 1944, al estrecharse el abrazo de las fuerzas de tareas aeronavales norteamericanas y al aumentar el vigor de los borbardeos del territorio metropolitano, era preciso defenderse partiendo de los mismos aeródromos japoneses.

FIN

INDICE

Prólogo 9

CAPÍTULO PRIMERO
El preludio 15

CAPÍTULO SEGUNDO
Batán 27
Pearl Harbor 29
Nota sobre el Zero 59

CAPÍTULO TERCERO
Una jornada en Malta 71

CAPÍTULO CUARTO
El almirante Yamamoto 101
Nota sobre el Lockheed "Lightning" P.38 126

CAPÍTULO QUINTO
El coronel Pijeaud... 133

CAPÍTULO SEXTO
Tempestad sobre Varsovia 153

CAPÍTULO SÉPTIMO
El ocaso de los dioses... 171
Nota sobre el Messerschmitt 262 189

CAPÍTULO OCTAVO
Max Guedj 193
Nota sobre el Mosquito 224

CAPÍTULO NOVENO
Bajo el signo del viento divino 233
Nota sobre el Jinrai-Baka 260
Nota sobre el Saiun-Myrt 266
Nota sobre el Shidden-Georges 268

ESTE LIBRO
SE ACABÓ DE IMPRIMIR
EN BUENOS AIRES
EL 10 DE MAYO DE 1958,
EN LOS TALLERES DE LA
COMPAÑÍA IMPRESORA
ARGENTINA, S. A.,
ALSINA 2049.

EMECÉ EDITORES, S. A.
LUZURIAGA 38 – BUENOS AIRES

episodios de guerra

TÍTULOS PUBLICADOS

FUEGO DEL CIELO, por *Pierre Clostermann.*

ESPIONAJE Y TRAICIÓN, por *Frank Owen.*

EL GRAN CIRCO, por *Pierre Clostermann.*

EL BOTE DE LA MUERTE, por *Walter Gibson.*

EL DOBLE DEL MARISCAL MONTGOMERY, por *M. E. Clifton James.*

EL ÚLTIMO ENEMIGO, por *Richard Hillary.*

PILOTO SIN PIERNAS, por *Paul Brickhill.*

RUMBO A LA COSTA ENEMIGA, por *Guy Gibson.*

EL HOMBRE QUE NO EXISTIÓ, por *Ewen Montagu.*

DIARIO DE HIROSHIMA, por *Michihiko Hachiya.*

LA HERRADURA DORADA, por *Terence Robertson.*